ANATOMIE D'UN "QUARTIER DE GARES" :

RECOMPOSITIONS URBAINES, LOGIQUES D'ACTEURS ET PRATIQUES D'ESPACE DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE

(version sans illustrations)

Michel Kokoreff

Odile Steinauer

Philippe Valdenaire

Recherche financée par :
le Plan Urbanisme Construction Architecture
la Société d'économie mixte Euralille
la SNCF
(Convention n°98.PUCA.O9)

Novembre 2000

Sommaire

Introduction 5

I. LA PRÉSENTATION DU SITE 11

1. Eléments historiques 12
1.1 Un emplacement géostratégique 13
1.2 Gare terminus ou gare de passage ? 16
1.3. Les enjeux de la réappropriation de la gare par la ville 23
1.4 La transformation des figures de l'usager *(du flot au flux)* 25

2. Émergence du projet Euralille 29
2.1 Éléments de chronologie et d'anatomie 29
2.2 Euralille ou le passeur d'échelles 35

3. Composition écologique du site 48
3.1 Situation 48
3.2 Composition 51

II. LE DISCOURS DES ACTEURS 54

4. Système d'action et logiques d'acteurs 56
4.1 Le partenariat en matière de sécurité 56
4.2 La gradation public / privé 62
4.3 Et les habitants ? 65

5. Les représentations partagées par les acteurs 67
5.1. Le vecteur inversé ? 67
5.2. La conversion des échelles 71
5.3. Centre et périphérie : concurrence ou absorption ? 74
5.4 Y-a-t-il un « quartier de la gare », un « quartier Euralille » ? 75
5.5 De la coexistence à la désignation des publics 81

6. Le quartier, tache aveugle d'Euralille ? 92
6.1 Ce qui fait quartier, ce qui fait gare 93
6.2 "Le centre mais pas tout à fait le centre" 107
6.3 Identité de quartier et stratégies d'acteurs 119

III. L'OBSERVATION DES PRATIQUES D'ESPACE 125

7. La gare, lieu maudit : lieu mal-famé, espace déclassé 129
7.1 Déprécier, se distinguer 129
7.2. Les pratiques déviantes les plus fragilisées 134

8. La gare et ses dépendances : des espaces à géométrie variable 143
8.1 Conditions du séjour et compétences de cadrage 143
8.2 Des espaces à géométrie variable 155

9. Jeunes à Euralille : squatter les recoins d'une centralité 170
9.1 Euralille sans les jeunes ? 170
9.2 Dynamique du bain de foule 174
9.3 Des représentations du lieu aux pratiques d'espace 179
9.4. De la concentration à l'appropriation ? 186

Conclusion 190

Introduction

Depuis au moins une dizaine d'années, il semble que le regard porté sur les gares ait changé. On est en effet passé d'une conception mono-fonctionnelle des lieux, définie par les emprises ferroviaires et une culture du mouvement, à une vision multi-fonctionnelle, attentive à l'urbanité des espaces publics, et davantage en prise avec une logique de projets (urbains, architecturaux, sociaux). Le changement de vocabulaire en est un indice parmi d'autres, avec l'apparition et la banalisation de notions telles que "lieux-mouvement", "pôle d'interconnexion" ou "multi-modal". Dans le même temps, à la seule prise en compte des valeurs fonctionnelles et monumentales des bâtiments voyageurs s'est ajouté le souci d'une inscription urbaine de et dans la gare. "Faire entrer la ville dans la gare" et ouvrir celle-ci à celle-là, ont pu tenir lieu de mot d'ordre. La mise en oeuvre de zones commerciales et de "bouquets de services", les aménagements visant à assurer des continuités entre le "dedans" et le "dehors", mais aussi la montée du sentiment d'insécurité et les dispositifs de sécurisation de l'espace-transport qu'elle a rendu légitime, en sont quelques illustrations.

C'est dans ce contexte que l'expression "quartier de gare" prend sens. Concept pertinent pour les uns, qui viendrait renouveler la réflexion sur l'aménagement des gares, il est mis en question par d'autres, au regard de la pluralité des formes urbaines et des projets d'images auxquels il renvoie[1]. S'il s'agit "d'un faux-ami utile", selon l'expression de Isaac Joseph, l'expression invite à s'émanciper d'une logique des points de réseaux, à prendre pour socle une logique de territoire(s)[2]. Pour ce qui nous concerne, il y a là une notion hybride, qui force à penser ce qui ne se confond ni avec la monumentalité de l'architecture des gares ni avec le périmètre qui les entoure ou le traditionnel "quartier des chemins de fer".

La notion de "quartier de gare" invite donc à construire plus finement la notion de territoire(s) autant que celle de quartier(s) ; et ce, à partir d'échelles qui restent à définir. Ce sont ces trois points que nous allons commencer par problématiser, avant de présenter le site choisi et le contexte qui le caractérise, puis de préciser la méthodologie de l'enquête présentée ici.

---

[1] Voir Gares et quartiers de gares, séminaire *Les lieux-mouvements de la ville*, séance du 15 novembre 1995, Paris, Ministère de l'équipement.

[2] I. Joseph, séminaire *Gares et quartiers de gare*, séance du 28 mai 1999, La commercialité des quartiers de gare, Paris, Ministère de l'équipement.

Questions de départ

1/ Quelle est la territorialité inhérente à un espace marqué par la mobilité ? Alain Tarrius a proposé la notion de "territoires circulatoires", avec l'idée d'introduire une double rupture avec les acceptions communes du territoire (indexé à l'ordre des sédendarités résidentielles) et de la circulation (réduite aux conceptions logistiques des flux)[3]. Selon Marc Augé, la gare et les lieux de transport seraient des "non lieux" exemplaires de la surmodernité, et comparables en cela aux aéroports, supermarchés et autres salles de cinéma multiplex[4]. Reprenant cette opposition travaillée par d'autres (J. Duvignaud, M. de Certeau, P. Virilio...), l'ethnologue oppose aux non-lieux le lieu anthropologique, porteur de l'identité des uns et des autres, de la mémoire ancestrale, du jeu des alliances. Si l'enjeu est de dégager la singularité de ces espaces urbains, on peut néanmoins se demander si la définition des gares comme des non-lieux ne traduit pas un effet de méconnaissance (en tout cas pour celles qui s'inscrivent dans des métropoles) de la "pluralité des logiques territoriales et des logiques d'usage"[5] qui en fait un *espace complexe.*

2/ Qu'est-ce qui *fait quartier* dans la gare, et inversement, qu'est-ce qui *fait gare* dans le quartier ? La question du quartier n'est pas seulement celle de ses limites et des découpages (matériels, administratifs ou autres) qui l'instaurent comme forme urbaine ; elle porte aussi sur la réalité sociale à laquelle elle correspond. Autrement dit, on peut interroger l'acception commune de la notion de quartier, réduit à un "morceau de ville", et se demander avec Yves Grafmeyer si elle ne désigne pas peut être beaucoup plus que cela : « un milieu de vie, une image de référence dotée d'efficacité sur les comportements, un dispositif régulateur de la vie urbaine, voire le cadre pertinent ou l'enjeu d'actions collectives spécifiques... ».[6] Or force est de constater que ces dimensions d'analyse ont été peu abordées par les sciences sociales dans l'étude du type d'espaces urbains qui nous intéresse. Plus encore, l'inscription urbaine du quartier de gare et les pratiques ordinaires qui lui donnent sens, le rôle des habitants, sont bien souvent ignorées.

3/ A quelle échelle situer l'analyse territoriale et celle des usages ? Interroger ce qui donne consistance à un quartier de gare, c'est, en corollaire, (re)poser la question des rapports entre centre et périphérie, ségrégation et mobilité, quartiers résidentiels et espaces publics. Dans quelle mesure le quartier de gare participe à la rédéfinition des "systèmes de centralité"[7] ? Les gares ont "créé la banlieue", selon la formule de René Clozier[8]. Elles fonctionnent comme "porte de la ville"[9], et plus encore depuis une période récente, comme seuil du marché de l'emploi et du travail intérimaire, interface

---

3 A. Tarrius, Territoires circulatoires et espaces urbains, *Les annales de la recherche urbaine*, n°59-60, juin-sptembre 1993. Voir aussi, A. Tarrius et A. Battegay, *La gare du nord et ses environnements urbains : explorations d'anthropologie urbaine*, Lyon, Ariese, 1995.

4 M. Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, La Librairie du XXè siècle, 1992.

5 *Gare du Nord mode d'emploi*, Ed Recherches, Plan urbain-RATP-SNCF, 1994.

6 Y. Grafmeyer, *Habiter Lyon*, Paris, Ed du CNRS, 1991.

7 Pour reprendre le terme de Alain Bourdin, séminaire *Gares et quartiers de gares*, séance du 8 octobre 1999, Ministère de l'équipement.

8 R. Clozier, *La Gare du Nord*, Librairie J.B Baillère et Fils, 1940, cité par I. Joseph, *Gare du Nord mode d'emploi*, op cit, p. 13.

9 Cf *Les Portes de la ville*, Paris, CCI, 1983.

entre commerces licites et marchés illicites. Il importe dès lors de saisir comment se traduit concrètement cette *porosité*, la dynamique des relations entre le territoire du quartier de gare et les caractéristiques de la ville ou de la métropole dans lequel il s'inscrit[10].

Notre recherche vise à mettre à l'épreuve cette problématique. En effet, le "nouveau quartier" qui s'est édifié au cours des années quatre vingt-dix dans le centre de Lille est à bien des égards exemplaire. Cette recherche a été animée par un double souci. D'un côté, il s'agissait d'esquisser l'analyse de la territorialité spécifique inhérente à ce site et des pratiques urbaines qui lui donnent sens, celles des usagers des lieux-mouvements autant que celles des habitants. D'un autre côté, il s'agissait de prendre en compte la tension entre les dynamiques métropolitaines et les effets de recomposition induits par Euralille, le T.G.V. Tension redoublée et concrétisée par celle apparaissant entre le vieux-centre ville et le triangle des gares, la gare terminus de Lille-Flandres et la gare de passage de Lille-Europe, les quartiers centraux et les quartiers périphériques.

Les questionnements mentionnés plus haut ne sont pas pure spéculation. Ils font écho aux enjeux de désignation des lieux que rencontrent plus ou moins décideurs et acteurs de terrain. Comment nommer le site (l'expression se voulant la plus neutre possible) sans reprendre à bon compte les usages métaphoriques (transport du nom d'une chose à une autre) ou métonymiques (prendre la partie pour le tout) qui le définissent soit à partir de la gare soit du centre commercial ? Est-ce (encore) traditionnellement un lieu de déambulation populaire[11], ou (déjà) un quartier d'affaires ? S'agit-il d'un espace spécifique à la gare, au centre-ville, ou bien encore une friche devenue hypercentre? Chemin faisant il s'agissait de confronter la production d'images urbaines construites par les systèmes d'acteurs en jeu avec cette articulation de milieux et de mondes sociaux que l'observation sur le terrain donne à voir[12].

Effets de contexte

La métropole de Lille-Roubaix-Tourcoing a connu de profondes transformations sociologiques et urbaines. D'un côté, cette métropole - à l'image de toute la région du Nord-Pas-de-Calais - a été touchée de plein fouet par les effets sociaux de la désindustrialisation. Ce processus a entraîné une réduction drastique des emplois disponibles, notamment des emplois de faible qualification[13]. Au chômage de masse - qui n'est que la partie la plus visible de l'iceberg - s'ajoute un processus de désaffiliation sociale. Au sens défini par R. Castel[14], cette notion caractérise des populations fortement marquées par la précarité et l'effritement des protections sociales.

---

10 Cet axe de recherche s'est avéré, au fil de l'enquête, indispensable à prendre en compte, ne serait-ce que pour contourner les apories des démarches de type monographique ou micro-locale et des généralisations sur les métropoles qui occultent les dimensions sociales et territoriales en jeu.

11 Voir sur ce point H. Vincenot qui, décrivant le « spectacle si attrayant » du personnel évoluant entre les convois, souligne comment la gare est devenue, « dès le début, le but de promenade dominicale ». D'où les ticket de quai qui, selon lui, furent créés avant tout pour contrôler les « spectateurs » et en tirer profit. (Cf *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXè siècle*, Paris, Hachette, 1975)

12 Tel est l'objet qu'assignait G. Althabe à une ethnologie *de* la ville, par opposition à une ethnologie *dans* la ville. (L'ethnologie urbaine: ses tendances actuelles, *Terrains* n°3, octobre 1984.)

13 Cf D. Duprez, M. Kokoreff, *Les mondes de la drogue. Usages et trafics dans les quartiers*, Paris, Odile Jacob Editions, 2000, pp. 41-56.

14 R. Castel, *Les métamorphoses de la question sociale. Chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995.

Les dimensions territoriales de ce processus sont aussi importantes : les quartiers de Lille-Sud, mais aussi certains quartiers de Roubaix et de Tourcoing, présentent des situations sociales sans commune mesure avec celles observées dans d'autres quartiers de la politique de la ville en France. Divers indicateurs en témoignent : un taux de chômage frôlant les 40 % de la population active ; une part des personnes ayant des revenus inférieurs à 2500 frs allant jusqu'à 25 % de la population de ces quartiers ; une proportion de familles monoparentales près de 5 fois supérieure à la moyenne nationale, une surpopulation juvénile et une forte concentration des familles issues de l'immigration maghrébine[15]. Ces indicateurs autorisent à rompre avec les euphémismes qui désignent d'ordinaire les "banlieues" et autres "quartiers sensibles" pour parler de quartiers pauvres.

D'un autre côté, la modernité frappe aux portes de la ville. Il y a tout d'abord l'effet T.G.V. La mobilisation de la communauté urbaine pour obtenir le croisement des T.G.V nord-européens à Lille a conduit à une redéfinition de la place de la métropole dans un réseau de villes et une économie de services toujours plus délocalisée. Ainsi, Lille est-elle par le T.G.V à une heure de Paris, à vingt minutes de Bruxelles et à deux heures de Londres. Mais il y a aussi, de façon complémentaire, ce que l'on peut appeler "l'effet Euralille". La construction d'un "nouveau" quartier, avec un gigantesque centre commercial, une seconde gare (Lille-Europe) censée délestée la vieille gare de Lille-Flandres, un centre d'affaires avec l'immeuble fétiche du Crédit Lyonnais, l'interconnexion des lignes de métro, de bus et de tramway, le prolongement de la seconde ligne de métro, l'aménagement d'un parc, la construction de logements de standing (et bientôt d'un hôtel quatre étoiles), font de ce site à la fois un pôle et une place d'échange. Autrement dit, tout cela implique, tout du moins on peut en faire l'hypothèse, une *redéfinition des échelles et des centralités urbaines*.

Lille apparaît donc, tel Janus, comme une *ville aux deux visages*. La rhétorique "officielle" présente Euralille comme l'antidote à la crise, l'avenir permettant de tourner la page d'un passé mythifié. On sait pourtant que les tensions restent fortes, tant sur un plan urbanistique que social. Il n'est d'ailleurs pas fortuit que ce soit les groupes de jeunes, appartenant aux fractions précarisées des classes populaires, qui cristallisent un sentiment d'insécurité[16]. Du coup, prendre ses distances avec cette idéologie, en tant que système de représentations, de la modernité revient à interroger les effets de recomposition spatiale et sociale tant à l'échelle de la métropole que des quartiers proches. Cela revient à savoir comment s'est opérée la greffe entre centre-ville nouveau et centre-ville ancien, gare terminus et gare de passage, lieux-mouvements et commerces traditionnels jouxtant les gares, mais aussi centres et périphéries. C'est enfin donner "droit de cité" aux pratiques de l'espace qui donnent sens à la fréquentation du site, interroger ce qui en fait l'attractivité, les ressources (spatiales, sociales, symboliques) qu'il offre, notamment en ce qui concerne les jeunes (et les moins jeunes).

Notre ambition est de procéder à ce que l'on peut appeler l'"anatomie" d'un quartier de gare. Parler *d'anatomie urbaine*, c'est, de façon générale, décomposer les différents éléments constitutifs du site, qu'ils soient morphologiques, écologiques

---

15 Voir sur l'exploitation locale des données de l'enquête Insee/Pir-VIlles, D. Duprez, M. Leclerc-Olive, M. Pinet, *Vivre ensemble. La diversité des quartiers sensibles à l'épreuve de la vie quotidienne*, Lille, Ifresi-Clersé, 1996.

16 L'exemple Lillois n'est bien évidemment pas isolé, et ce phénomène concerne la plupart des centres commerciaux situés dans des centres urbains. Voir M. Kokoreff *Aller à la Défense. Polarisation et pratiques urbaines des jeunes*, Ratp/Département du développement Prospective, n°101, juin 1995.

normatifs ou cognitifs. Cela revient, plus précisément, à rendre compte de la morphologie du site (informations lisibles dans le cadre bâti, voirie, sens de la circulation, structure des enseignes commerciales, etc.), mais aussi de l'écologie urbaine à travers les formes de coexistence de populations différentes sur un même territoire (déambulation, appropriation, injonction à la mobilité, détournement, etc.). On sera aussi attentif au travail de repérages urbains et de production de lieux des divers acteurs en jeu, tel qu'il apparaît à partir des discours parallèles ou concurrents. Ceci, sans oublier que les tensions lisibles dans ce territoire renvoient à d'autres lieux de la ville.

Méthodologie d'enquête

Sur un plan méthodologique, nous avons mené une enquête qualitative cherchant à articuler trois types d'approche : historique, écologique et ethnographique.

Resituer le site dans son contexte historique et urbanistique nous a semblé tout d'abord essentiel afin de mieux apprécier les enjeux et débats à propos de la (re)définition de la centralité de la gare dans la métropole lilloise. D'une part, il s'agissait de retracer la genèse du projet d'Euralille, d'indexer les thèmes mis en avant par les différents promoteurs, de repérer quels en avaient été les enjeux, tels qu'ils pouvaient notamment transparaître dans la presse spécialisée au moment de la "livraison" du programme, de faire émerger les noeuds du discours, les conflits d'échelle portant en germe de futurs conflits d'usage. D'autre part, il s'agissait remonter plus loin dans le temps. Cela non pas simplement par passion des archives ou en quête à travers le passé d'un quelconque exotisme, mais en vue de restituer l'épaisseur du temps. Nous sommes parti de l'hypothèse selon laquelle les enjeux et les débats sur la gare de Lille, à travers les projets successifs depuis le milieu du siècle dernier, constituaient une "série" construite à partir d'une figure initiale. Figure qui, certes s'est transformée - tous les projets ne sont pas identiques - mais que l'on peut reconnaître de nos jours[17].

Afin de compléter ces données et de mettre à jour les représentations territoriales du site étudiée, nous avons effectué une série d'entretiens auprès de divers acteurs intervenant dans la gare et le quartier de gare. Ces acteurs ont en commun d'être des "décideurs" : aménageurs, responsables de services municipaux, de collectivités territoriales, du centre commercial, des transports (SNCF, Transpole), de la sécurité ou de l'environnement, policiers, travailleurs sociaux, agents immobiliers, etc. Cette partie n'avait pas pour ambition de constituer un échantillon représentatif des acteurs locaux ; elle visait à nous familiariser avec le "terrain" et à cerner les représentations et les pratiques professionnelles d'un ensemble aussi large que possible d'acteurs.

Enfin, nous avons procéder à une enquête de type ethnographique visant à l'observation des territoires, des situations et des usagers des lieux. Les données recueillies ont été de plusieurs types. Il s'agissait tout d'abord de délimiter et définir le dit "terrain", d'en répertorier les propriétés morphologiques, afin de pouvoir circonscrire la zone qui serait le théâtre principal des observations. Ainsi les premières données sont d'ordre morphologique, elles consistent en des relevés systématiques des enseignes commerciales, des structures d'accueil et de leurs horaires d'ouverture. Certaines s'attachent à décrire les modes d'occupation de l'espace, des espaces, des

[17] Nous nous inspirons de la lecture de la "pseudomorphose" de Panofsky, telle que l'a proposée et appliquée à l'étude de l'espace urbain A. Cauquelin dans ses *Essais de philosophie urbaine*, Paris, PUF, 1982.

diverses populations présentes. Par ce biais il devenait possible, en préalable à des entretiens, de cerner les représentations spatiales de ces usagers, tant en la matière les discours ont été plus difficiles d'accès que les pratiques. D'autres transcriptions ont trait aux activités qui prennent place dans et autour des deux gares, rapportent des manières de faire et de dire ce que l'on fait. Enfin, pour certains usagers de ces lieux sont consignés quelques éléments biographiques, qui devraient permettre de mieux les situer dans l'espace social.

A l'issue de ce travail d'enquête une quatrième phase a été envisagée afin de compléter l'approche territoriale du "quartier de gare". Il est apparu en effet dans le discours des acteurs professionnels une mise à l'écart de l'aspect "quartier" par rapport à l'aspect "gare", là où le travail d'observation révélait de multiples connexions, prolongements, juxtapositions. L'enjeu était de mettre en relief ce qui fait territoire dans ce rapport de proximité-distance vis-à-vis des gares, du centre commercial, et du centre-ville, si proches ; et cela, à partir non des habitants (pour être significative l'enquête aurait dû alors porter sur un grand nombre de personnes, au risque de se déconnecter de la problématique initiale) mais de personnes choisies par le fait qu'elles travaillaient dans le quartier (quitte à y habiter) et qu'elles étaient accessibles et disponibles. Dans ce sens, une quinzaine d'entretiens approfondis a été réalisée auprès d'informateurs clés (commerçants, restaurateurs, chauffeurs de taxi).

Ce rapport est organisé en trois temps. Nous commençons par une présentation du site à partir des éléments historiques recueillis, d'une analyse documentaire sur la genèse du projet d'Euralille, complétée par des données sur la composition écologique du site. Puis, nous analysons les systèmes d'actions concrets et de représentations des acteurs rencontrés, en allant du plus visible (Eurallile, les gares) au moins visible (la mémoire du quartier, les perceptions et les pratiques dont il est le support). Enfin, la configuration des territoires et des pratiques est abordée à travers l'imaginaire de la dangerosité de la gare (drogue, prostitution, etc), les lieux accessibles aux sédentaires de la gare, les pratiques d'espace des jeunes et leurs significations partagées.

I. LA PRÉSENTATION DU SITE

L'objet de cette partie est de procéder à une généalogie du quartier des gares lillois. C'est tout d'abord la gare qui retiendra notre attention. Notre ambition est moins de faire une histoire de la gare que de comprendre quels ont été les enjeux et les débats qui ont entouré sa naissance et les projets multiples auxquels elle a donné lieu. Partant de l'hypothèse de la récurrence de ces enjeux depuis la première moitié du XIXème siècle jusqu'à l'après immédiat après-guerre, il s'agit de mettre à jour le socle des représentations sur lequel se sont appuyés les projets les plus récents et dont on retrouve trace aujourd'hui à travers les entretiens menés avec les décideurs aujourd'hui.

C'est ensuite le projet d'Euralille qui est abordé. Plus que la chronologie des événements, nous nous sommes efforcés de prendre nos distances avec les imaginaires sociaux qui sous-tendent la promotion de ce projet. A travers une mise en perspective critique tant par rapport aux effets attendus du T.G.V. et des dynamiques de recomposition territoriale en cours que de l'originalité du montage entre projets publics et acteurs privés, il s'agit de souligner les paradoxes de cette opération. Opération dans laquelle on peut voir une transformation des manières de penser et de faire la ville qui dépasse de loin le cadre lillois.

Enfin, on insistera sur la composition écologique du site. Dégagée d'une vision en surplomb, et considérée de façon extensive, l'approche du site est abordée en cherchant à mettre en valeur sinon sa complexité, du moins son agencement, au demeurant mal connu au-delà du triangle des gares. Elle conduit à préciser les délimitation retenue pour l'enquête.

1. Eléments historiques

L'objet de cette partie, à partir de l'hypothèse d'une récurrence des enjeux et des débats sur la centralité de la gare de Lille, est de remonter dans le temps, depuis l'avant-ferroviaire, avec les diligences, au début du 19ème siècle, jusqu'à l'après-2ème guerre mondiale.

Présenter ici une « histoire de la gare de Lille », ce n'est pas prétendre réaliser un travail d'historien sur cette gare, mais plutôt entreprendre la recherche d'éléments permettant de mieux appréhender le type de débats qui ont été suscités, de questions qui se sont posées, au moment de son implantation, puis lors des agrandissements et des aménagements qui s'en sont suivis.

Cette recherche documentaire porte essentiellement sur la période comprise entre 1830 et la fin de la 2ème guerre mondiale, et porte sur la multiplicité de projets auxquels a donné lieu la gare, qui a suscité ses réaménagements successifs, inscrits à la fois dans un projet urbain (l'aménagement de la gare, de la ville à un moment donné), et dans un projet perpétuel (anticiper, orienter leur avenir par les aménagements) dont elle est porteuse.

L'objet de ce travail, c'est aussi chercher à percevoir l'évolution des représentations concernant les usagers. Ceux-ci ne vont apparaître que progressivement à travers les descriptions des agrandissements de la gare et de ses réaménagements, qui de techniques, tendent à prendre mieux en compte les usagers.

L'enquête documentaire s'appuie sur la consultation de plusieurs centres d'archives. Elle met en évidence le caractère assez nouveau du « quartier de gare », peu identifié, que ce soit en tant que partie de la ville, comme objet de recueil de documents d'informations, ou comme objet d'études :

- Le centre d'archives S.N.C.F. du Mans, pour des documents concernant l'histoire de la gare de Lille, les plans de la gare et du quartier. Ces archives, en cours de constitution nous ont permis de recueillir un certain nombre d'éléments, assez disparates (articles de revues locales ou ferroviaires, plans, etc.), plus centrés sur la gare même que sur le quartier.

- Les archives municipales de l'Hôtel de Ville de Lille, où les informations concernant la gare et son quartier sont disséminées parmi les documents concernant la ville et ses autres quartiers.

- Les archives du centre de documentation de l'Ecole d'Architecture de Villeneuve d'Ascq. Elles fournissent peu d'informations sur l'histoire, l'évolution du quartier qui n'est pas identifié en tant que tel.

1.1 Un emplacement géostratégique

1.1.1. L'expansion démographique

La population de Lille, 7ème de France par le nombre, compte 51.000 habitants en 1801. L'accroissement de sa population bénéficie des phénomènes d'urbanisation, liés à l'industrie du 19ème siècle : sur 151.000 habitants en 1866, on compte 36.000 arrivées du reste de la France, et 31.500 de Belgique. Mais la première moitié du 19ème siècle ne voit pas une augmentation de sa population plus importante que dans les autres plus grandes villes de France. Enserrée dans les fortifications héritées de Vauban, la ville ne va prendre une véritable dimension de capitale régionale que par les décrets de Napoléon III, en 1858, qui repoussent ses fortifications au sud et à l'est. A ceci s'ajoute l'annexion des communes limitrophes de Moulins, Wazemmes, Esquermes, Fives, et du faubourg de St-Maurice des Champs, quintuplant la superficie municipale (de 411 à 2110 ha), et faisant passer la population de 70.641 à 113.120 habitants[1].

1.1.2. Une fonction militaire

Pour le réseau ferroviaire

Si la liaison Paris-Lille est inaugurée en 1846, c'est d'abord à la frontière belge que Lille sera reliée, via Tourcoing et Mouscron, dès 1842. Les villes de Calais, Dunkerque et Valenciennes ne seront reliées à Lille, à leur tour, qu'en 1848, Tournai, par Baisieux en 1865.

C'est tout d'abord un embarcadère, et un bâtiment voyageurs provisoire qui accueillent les voyageurs, à Fives (1843). Devant le refus de l'autorité militaire de laisser percer le rempart, la Compagnie du Nord fait franchir à pied les fortifications aux voyageurs effectuant le trajet de l'inauguration de la ligne Paris-Lille (1846).

Les premiers bâtiments de la gare intérieure, construits en 1848 accueilleront alors les voyageurs, alors qu'une brèche sera ouverte dans l'enceinte des remparts. L'augmentation du trafic et la sécurité nécessiteront, dès 1858, le percement d'une 3ème voûte. Le percement de la brèche dans les remparts à ciel ouvert ne sera autorisé par les autorités militaires, et opéré, qu'en 1880.

Pour l'urbanisme

C'est bien d'abord une fonction militaire, et de police urbaine à laquelle doit pouvoir répondre l'urbanisme, lors de la création de la gare, et de l'aménagement de son quartier, alors qu'il doit permettre autant à se défendre de possibles agressions extérieures (troupes ennemies) qu'intérieures (soulèvements).

L'une des propositions de l'ingénieur G.H. Love[2] consistait à relier les quartiers de la nouvelle ville entre eux, ainsi qu'à ceux de la ville ancienne par un ensemble d'artères :

> On a vu que cela était nécessaire au point de vue des relations commerciales, de la défense intérieure, de l'assainissement, et l'on pourrait ajouter de la police de la ville. Cela est utile encore pour empêcher la dépréciation considérable que subiraient toutes les propriétés de la

[1] *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, pp. 94 -104

[2] G.H. Love (ingénieur civil), *Appendice sur le projet d'agrandissement de Lille et un nouveau plan proposé*, Lille, 1858, pp. 18-23

> ville actuelle, si elle n'était pas largement et efficacement rattachée à la nouvelle, à la voie commerciale et à la gare de marchandises du chemin de fer.

Les conceptions hygiénistes et militaires qui guident l'urbanisme, à l'époque de la construction de la gare de Lille apparaissent dans les descriptions de cet ingénieur :

> …lorsqu'une ville n'a pas d'enceinte, toutes les rues aboutissant aux confins de la ville sont autant de portes de sortie. Mais dans une place de guerre, les sorties étant nécessairement limitées, il y a intérêt, pour faciliter la circulation, à diriger de l'intérieur le plus grand nombre possible de rues sur les portes de la ville… Enfin, la double question de l'amélioration du sort des classes ouvrières et de la défense intérieure prend aussi une certaine importance par le développement auquel est appelée la grande cité industrielle du Nord. Paris et Lyon montrent ce qu'il convient de faire pour assainir les vieux quartiers et réprimer rapidement des mouvements insurrectionnels auxquels les villes populeuses et industrielles sont plus particulièrement exposées. Des grandes artères partant du point de concentration de troupes et coupant la ville de part en part ; la démolition graduelle des quartiers à rues sales et étroites, qui sont souvent des foyers de pestilence et peuvent devenir des centres de résistance…

Les précédentes décennies avaient vu émerger les conceptions urbaines saint-simoniennes, où les grandes artères urbaines seraient des prolongations des voies ferrées[3]. Parmi les propositions de cet ingénieur, outre un boulevard arrivant sur la Grand Place, figuraient notamment une prolongation en ligne droite de la rue Royale jusqu'à la gare, et des prévisions de percements, dans le Vieux-Lille, de la rue d'Esquermoise vers le Palais de justice.

Il s'attache encore à démontrer la nécessité de développer la convergence des voies vers le centre :

> Réserver à l'endroit le plus central possible, dans le voisinage de la grande voie commerciale, et dans un point vers lequel il soit facile de faire converger le plus grand nombre de voies principales, un espace suffisant pour y ériger des halles nouvelles et un théâtre.

Ce qu'il préconise n'est cependant pas tant un percement régulier, en forme de pâtés de maisons rectangulaires, que faciliter la circulation vers le centre ou vers les portes de sortie :

> Abandonner comme système principal de percement, celui qui consiste à découper le terrain en rectangles. C'est une disposition surannée qui ne présente aucun avantage au point de vue de la facilité de construction et du lotissement des maisons, tandis qu'elle est froide et monotone, qu'elle force le piéton, dans la plupart des cas, à faire le plus long chemin possible pour aller d'un point à un autre ; qu'elle se prête mal à l'établissement d'un système simple, rationnel et économique, d'égouts, de conduites d'eau et de gaz, et qu'enfin, elle est moins favorable à la police et à la défense de la ville, dans le cas de guerre ou d'émeute.

L'ouverture de la rue de la gare, qui allait devenir l'Avenue Faidherbe actuelle, aura lieu en 1867, entraînant la suppression de venelles moyenâgeuses, et d'emplacements de marchés[4]. Elle demeurera la principale percée de ce type, alors que plusieurs percements seront encore évoqués, sans aboutir, comme par exemple pour relier la gare au nouvel Hôtel de Ville, dans les années 1930.

---

[3] K. Bowie, "Les gares du Nord et de l'Est au siècle dernier", in I. Joseph (dir.), *Villes en gare*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1999, pp. 41-42

[4] Voir page suivante la percée de la rue de la Gare, face à la gare de Lille

1.1.3. Le développement de l'industrie et du commerce

En 1837, la commission municipale déclarait dans son rapport que « la création des chemins de fer est plutôt une question commerciale qu'une question d'art ou de politique…, leur exécution se trouve subordonnée aux produits que doivent procurer les localités que l'on veut exploiter » [5].

A la veille de la révolution de 1848, une importante industrie lilloise, à caractère assez artisanal, était axée sur la filature de lin, dans 150 établissements. On comptait également 80 manufactures de toile, 20 pour la tulle, et 17 pour la dentelle et la mulquinerie, ainsi que 120 forges. Parmi d'autres exemples, les huiles de colza et d'œillette était fournie par 200 moulins à vent, tous situés aux environs de la ville. Une population d'environ 8.000 ouvriers, dont 4.000 artisans, logeait à proximité des usines, à Wazemmes et Fives. Les facilités de déplacement et d'extension données à l'industrie par le rail permirent une plus grande dispersion des usines, le développement d'industries comme les filatures de lin, de coton, le développement du commerce avec la bonneterie et le velours, le savon, les tabacs. Les relations entre Lille et Valenciennes prennent de plus en plus d'importance *" à cause des charbons, des fers et des sucres qui sont fort abondants à Valenciennes et à Avesnes "*.

La nécessité de la ligne entre Lille et Valenciennes devait être complétée par une ligne à destination de la frontière, par Roubaix et Tourcoing, et une autre vers Calais et Dunkerque. Dès 1858, la gare ne répondait plus à l'importance du trafic, et la Compagnie du Nord dut envisager la création d'une gare spécialisée pour les besoins accrus du commerce, ouverte en 1865 : la gare St-Sauveur.

Mais le développement de l'industrie lilloise sera important surtout pendant le Second Empire, avec ses filatures de coton, de lin, auxquelles s'ajoutent les activités moins en expansion comme celles du tulle et de la dentelle, et l'apparition des constructions mécaniques [6].

Les conséquences pour le négoce international ne furent pas moins importantes que celles pour l'économie régionale. En effet, Lille devenait, par l'établissement du chemin de fer, plus encore que par sa position géographique, le grand relais entre deux capitales.

---

[5] Vauquesal-Papin, "1837-1937 : Le rôle et l'influence du chemin de fer dans l'expansion économique et industrielle de Lille au cours d'un siècle", *La Vie du Rail*, décembre 1959

[6] *Atlas historique des villes de France, op.cit.*

1.2 Gare terminus ou gare de passage ?

La question de l'emplacement, puis du type de gare : terminus ou de passage, à Lille, apparaît de façon récurrente, au long du siècle et demi qui sépare l'arrivée du chemin de fer à Lille, de la construction de la gare du T.G.V. Cette question est indissociable des enjeux liés au choix de l'implantation pour les différents intervenants, respectivement d'une gare intérieure à Lille, ou d'une gare plus excentrée, voire extra-muros.

La question du choix entre les deux types de gare ne commence à se poser en tant que telle qu'à partir de 1881. La gare de Lille était devenue la gare qui avait le plus grand trafic parmi toutes les gares de province[7], et la question d'agrandir la gare était devenue incontournable. Cette question intervenait cependant suite à des choix qui avaient déjà été opérés : la construction d'un bâtiment de voyageurs extra-muros provisoire à Fives, en 1843, alors que le percement des remparts n'est pas autorisé par les autorités militaires.

La construction du bâtiment de la gare intérieure, en 1848, sera réalisée à proximité du rempart, amenant les voyageurs à moins de 500 m du centre ville, tout en limitant les expropriations[8].

Les pressions générées par le trafic, amèneront différentes phases d'agrandissement, ou de reconstructions, après les guerres mondiales, et occasionneront à chaque fois un débat autour du type de gare.

1.2.1 Gare intra-muros ou extra-muros ?

L'enjeu du choix entre une gare de passage et une gare terminus, au-delà des aspects techniques, se rapportait surtout au choix entre une gare intérieure à la ville, ou extérieure.

La construction d'une gare intérieure ne pouvait prendre tout son sens que si toutes les installations y étaient rattachées, ce que le manque d'espace rendait difficile. Le rapporteur de la commission déclarait ainsi, devant un premier plan réalisé [9] :

> Le plan présenté pour la création d'une station intérieure avec débarcadère pour les voyageurs, remises de locomotives, et de voitures et dépendances, ne répond qu'incomplètement aux vœux du conseil, car il nécessite à l'extérieur une station plus grande et plus importante que la première… qui appelle à elle tout le mouvement des marchandises, le personnel de la douane, et tout ce qui se rattache à un grand mouvement d'affaires commerciales…

Suite à ces protestations, un deuxième plan fut mis au point reportant toutes les installations à l'intérieur, dans l'enceinte même de la gare. Cette solution était cependant difficile et onéreuse, car, à l'intérieur d'une ville encore close, les propriétés à exproprier avaient, de ce fait, une assez grande valeur. A partir du 10 janvier 1843, date à laquelle le principe d'une double station fut finalement adopté, les travaux d'établissement de la voie purent se poursuivre.

---

[7] F. Caudron, *Au jour le jour,* 1er et 2ème volume, Ed. La Dépêche, 1898

[8] Voir page suivante le plan de Lille projeté en 1858

[9] F. Caudron, *op. cit.*

LES RAILS ARRIVERENT PRES DU CIMETIERE DE FIVES, OU L'INGENIEUR BUSSCHE PROPOSA D'ETABLIR RAPIDEMENT LA STATION PROVISOIRE, EN TANT QUE POINT D'ARRET ACCESSIBLE AUX VOYAGEURS ET PERMETTANT LA MANUTENTION DE MARCHANDISES ET CELLE DU MATERIEL. CETTE STATION CONTIENDRAIT : UN BATIMENT POUR LES VOYAGEURS, UN BUREAU DE DOUANE AVEC SALLE DE VISITE, UN HANGAR A MARCHANDISES, UNE OU DEUX REMISES A LOCOMOTIVES, ET UN ATELIER DE PETITES REPARATIONS POUR LE MATERIEL ; LES ABORDS DE LA STATION DEVAIENT ETRE RAPIDEMENT DEGAGES, PAR DEUX RUES PAVEES, LARGES DE DOUZE METRES.

La municipalité, estimant ce projet trop important par rapport à la station intra-muros, demanda à l'ingénieur Bussche de prévoir cette dernière plus grande et plus complète. Le rapport qui fut établi à la suite de ce nouveau projet, déclarait :

> Il ne s'agit plus que de magasins affectés exclusivement à l'exploitation du chemin de fer : ateliers, magasins à coke, remises à locomotives. De plus, le plan rend inutile cette branche de fer (sic) que nous appelons la base du triangle [10]. On pourra donc placer la station extérieure sur l'une des lignes existantes, aboutissant à la ville, qui auront leur point commun à l'intérieur…

Pour conclure, la commission municipale demandait que la priorité soit accordée à la construction d'une grande station intérieure. Elle persistait à critiquer les plans de l'ingénieur Bussche, mais se satisfaisait par contre du projet de station provisoire de Fives, puisque « provisoire ». Selon le rapporteur de cette commission, une fois l'achèvement des travaux pour amener le chemin de fer à l'intérieur de Lille, « la grande station extérieure n'aurait plus ce caractère de nécessité qu'on y trouve aujourd'hui ». La situation aurait ainsi le temps d'évoluer dans le sens de favoriser la construction d'une grande gare intérieure, celle que désirait la municipalité.

Le projet devait être soumis à l'approbation ministérielle, et le préfet estimait quant à lui, que le ministre et les chambres ne voteraient pas de crédits pour une station provisoire, alors qu'il n'y avait aucune raison de ne pas entreprendre une station définitive, « puisque, d'après les idées actuelles, les deux stations ne sont pas exclusives l'une de l'autre ». Craignant de voir s'établir une gare extérieure définitive, qui aurait pour conséquence d'entraver l'extension du projet de la gare intérieure, la municipalité fut amenée à participer financièrement à la construction de la gare de Fives.

Le projet de gare intérieure soulevait diverses difficultés avec le génie militaire, dont l'attitude était hostile à la pénétration du chemin de fer dans les places de guerre. Pour comble, l'emplacement choisi par la municipalité pour la gare intérieure se trouvait être un terrain militaire ; la construction de la future gare impliquait la démolition d'une caserne et d'un magasin à poudre, et, fait particulièrement retenu par les militaires, « …on ouvrait l'escarpe du corps de place dans l'endroit le plus exposé aux attaques d'un ennemi… On comblait les fossés… aux points où il était le plus important de les tenir dégagés, et on désorganisait une contregarde ».

---

[10] C'est-à-dire le raccordement direct de la ligne de Paris vers Roubaix-Tourcoing, qui évite le rebroussement dans la gare en cul-de-sac de Lille.

Après qu'il ait remanié le projet initial de la station intérieure, en proposant une augmentation du nombre de voies, et du nombre des bâtiments, l'ingénieur Bussche se heurtait encore, pour le franchissement des fortifications militaires, à l'orthodoxie du génie militaire, qui jugeait les propositions de Bussche insuffisantes : il était question de percer un souterrain composé de deux passages de quatre mètres d'ouverture, qui, en cas de nécessité militaire, serait fermée par une herse dont la manœuvre entraînait la construction d'un petit bâtiment avec corps de garde.

Les réticences de l'officier du génie occasionnèrent alors la colère de l'ingénieur Bussche :

> M. le chef du génie ne s'oppose pas seulement à l'entrée du chemin de fer dans Lille. Il entoure encore le projet de station extérieure de tant de difficultés qu'il le rend impraticable… si une pareille demande venait à être sanctionnée par M. le Ministre de la Guerre, il faudrait alors renoncer à établir une station, même dans la 3ème zone et la reporter encore plus loin : ce qui revient à dire que l'une des villes les plus importantes et les plus manufacturières de France n'aurait pas de station…

Le ministre des Travaux Publics le 12 juillet 1843, puis le 3 août de la même année, le ministre de la Guerre, donnaient leur aval au projet, dont le point essentiel était constitué par le tracé du chemin à la frontière de Belgique, dans les zones de servitudes de la zone de Lille, ainsi que la construction de deux stations, l'une intérieure, l'autre extérieure.

Libre d'agir, la municipalité ne montre cependant guère d'empressement à agir, malgré les exhortations du rapporteur de la commission des chemins de fer :

> Il n'y a pas d'ajournement possible ; ne pas voter aujourd'hui le subside de 1.370.000 F, c'est s'interdire à toujours le moyen de faire entrer le chemin de fer dans nos murs. Ne perdons pas de vue, Messieurs, quelle est actuellement la position de notre cité ; elle est parvenue à un point de prospérité où elle ne peut plus demeurer stationnaire. Il faut qu'elle grandisse encore, ou qu'elle décline. Nous sommes entourés de localités que leurs conditions industrielles poussent dans une voie de progrès, toujours croissants. Ici, nous tombons sous l'influence d'une force centrifuge qu'il est urgent de combattre afin de ramener l'activité du dehors au-dedans. Laisser échapper le moyen qui nous est offert…, le seul qui puisse être efficacement appliqué, ce serait nous exposer par la suite à de graves mécomptes.

D'importantes décisions furent enfin prises, le 10 janvier 1845 : la station serait construite aux Buisses ; elle recevrait tous les convois servant au transport des voyageurs et des marchandises, pour ou en provenance de Lille. Les voyageurs qui n'auraient pas Lille comme point de départ ou d'arrivée ne seraient pas tenus de parcourir les deux branches qui doivent mettre la station en communication avec la ligne principale, et qui devaient être établies immédiatement. Les bâtiments ne seraient construits qu'au fur et à mesure des besoins du service.

Les travaux dans les fortifications étaient ouverts le 16 janvier 1845. Le 9 juillet 1845, la Compagnie du Nord, formée par les Rothschild, fut déclarée adjudicataire de la ligne de Paris à la frontière belge.

Avant même d'être ouverte à l'exploitation, la gare intérieure, dont l'établissement avait été si difficile, fut déjà jugée insuffisante, par la commission de réception des travaux du chemin de fer, dont les délégués furent frappés par l'insuffisance du développement en longueur de la gare, puis par la Compagnie du Nord. Celle-ci somma la ville de prendre des mesures pour améliorer les dispositions du périmètre, et son prolongement jusqu'à la place des Reignaux, offrant, pour l'acquisition de nouveaux terrains, de payer 250.000 F.

Les édiles lillois se montraient peu disposés à engager de nouvelles dépenses, alors qu'ils avaient relevé, dans le cahier des charges pour l'exécution de la ligne, la clause selon laquelle les stations seraient construites par l'Etat.

Pour donner à ses réserves une certaine publicité, la Compagnie du Nord ne laissera pas franchir les fortifications lilloises au train d'inauguration de la ligne, le 14 juin 1846.

Les administrateurs de la compagnie déclarèrent, le 24 décembre de la même année, qu'ils ne donneraient suite aux projets d'agrandissements que dans la mesure où la ville serait disposée à prendre l'engagement de garantir la compagnie des éventualités des procès auxquels les expropriations, par suite des exigences des propriétaires riverains pourraient donner lieu.

Aux partisans du refus, au sein de la municipalité lilloise, le maire déclara :

> Si la ville refuse la garantie demandée, la compagnie peut se contenter de la gare actuelle ; nous aurons alors une gare qui ne correspond déjà plus à l'importance du commerce. Cette disposition obligera les habitants à se rendre à la station de Fives ; de là, des incommodités et des préjudices. Si la ville accepte, elle possédera un embarcadère presque aussi grand et aussi vaste que celui de Paris, en matériaux solides, et la compagnie s'engage à ouvrir l'exploitation de la gare intérieure au printemps de 1847.

Les bâtiments de la gare intérieure furent mis à disposition du public en avril 1848. En septembre de cette année, la ligne de Dunkerque et Calais rejoignait la gare extérieure de Fives, puis la gare intérieure en 1850. En 1858, dix ans après l'ouverture de la gare, on agrandit les locaux affectés aux voyageurs, aux bagages et aux messageries, et à la douane, et on ouvrit une troisième voie sous les remparts.

1.2.2 Les positions des acteurs du débat

- *L'administration militaire*

Pour des raisons ayant trait à la défense de la ville, elle se montre réticente au percement des remparts, dont elle ne donnera autorisation, pour le démantèlement, qu'en 1880. Ainsi, le chef du génie déclarait-il, à propos de la construction de la gare intérieure, en 1842 : « Les avantages qu'en retirent les habitants semblent être de si peu de valeur qu'on ne comprend guère comment il se fait qu'on soit disposé à admettre le principe contraire… ».

- *La municipalité*

Elle se montre favorable à la création de la gare de passage mais après avoir relevé, dans le cahier des charges pour l'exécution de la ligne, la clause selon laquelle les stations seraient construites par l'Etat, se montre peu disposée à engager de nouvelles dépenses.

A partir de 1881, c'est la seule des parties qui va se montrer entièrement favorable à l'option de la gare de passage, conçue comme devant participer au renforcement du rayonnement économique de la ville.

- *La Chambre de Commerce*

Elle se montre réticente, voire hostile à l'abandon de la gare terminus (1919). Si elle accepte de déplacer la façade de la gare, c'est seulement de quatre-vingt mètres, dans le projet d'aménagement de 1881, pour agrandir la Place de la Gare, prenant en compte les

intérêts de ses adhérents, peu favorables à une gare de passage qui éloignerait le départ et l'arrivée des trains de l'emplacement de leurs commerces [11].

- *La Compagnie du Nord, puis la S.N.C.F. jusqu'en 1947*

La Compagnie du Nord ne fait pas du type de gare un enjeu pour elle-même. Si elle se dit favorable au maintien de la gare terminus, c'est pour éviter des engagements de dépenses. La Compagnie du Nord annonce se contenter d'une amélioration des dispositifs en place par étapes.

Ainsi, en 1919, elle déclare qu'elle « *s'accommoderait, au point de vue technique, de la solution en cul-de-sac comme de la solution de passage* »[12]. Elle se dit «*prête à réaliser la solution qui lui sera demandée par la Ville de Lille, pourvu qu'elle soit couverte par elle de toutes charges supplémentaires d'établissement qui pourraient en résulter* ».

Les différents projets ne se réaliseront pas pour des problèmes liés aux montants ou à la répartition du coût des travaux entre l'Etat, la ville, et la Compagnie du Nord. D'autre part, les reconstructions après les guerres mondiales rendent moins urgente la question des réaménagements. Mais ce sont aussi le manque d'autorisations du ministère de tutelle, le refus du Sénat, ou encore des réactions de la part des commerçants qui différeront chaque fois la mise en route des travaux.

Les projets d'agrandissement

Celui de 1880-1886 fait suite à la saturation des équipements due à l'augmentation du trafic.

La municipalité est favorable à une gare de passage, et propose de reculer de 560 mètres le point d'embarquement existant. Elle demande au Ministre des Travaux publics l'autorisation d'agrandir la gare de Lille, en reportant la gare de 500 mètres vers l'extérieur, pour en faire une gare de passage *extra-muros*. L'exploitation se ferait avec deux gares séparées, l'une pour les lignes du Nord, l'autre pour les lignes du Sud, les deux gares étant réunies par une halle couverte.

La Chambre de Commerce et d'Industrie propose de son côté une gare centrale *unique*, composée de deux gares terminus, une pour les lignes du nord, une pour les lignes du sud, avec deux bâtiments distincts, prolongés par deux halls perpendiculaires entre eux, ainsi qu'une gare de passage.

Dans la proposition de la Chambre de Commerce, les deux bâtiments devaient être réunis par une cour couverte débouchant place de la gare, lieu d'activité de ses adhérents**[13]**.

Ce projet, qui prévoyait alors un recul de la façade existante de 80 mètres, s'attachait au caractère monumental « *front à la place* » de l'édifice, sur une place de la gare agrandie, au bénéfice de l'esthétique du lieu, comme de l'activité commerciale.

La Compagnie du Nord, puis la S.N.C.F., entre 1937 et 1947, se montreront plutôt favorables au maintien de la gare terminus, en améliorant autant que faire se peut les installations existantes.

---

[11] *Projet de modification de la gare actuelle de voyageurs de Lille*, Chambre de Commerce de Lille, 1882

[12] *1er rapport de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Rapport de M. le Maire*, 16/09/1919

[13] *Projet de modification de la gare actuelle de voyageurs de Lille*, Chambre de Commerce de Lille, 1882

A partir de 1919 et dans l'entre-deux-guerres, le projet de gare de passage propose un allongement de 310 mètres de l'Avenue Faidherbe, (450 mètres, moins la largeur de la place de la gare)

La Compagnie du Nord se prononce pour maintenir la gare terminus. Les aménagements prévus par la Compagnie concernent surtout les infrastructures ferroviaires, et consistent à faciliter, dans la mesure du possible, les continuations par rebroussement dans une gare en cul-de-sac.

Les positions autour du projet de gare, de passage ou terminus, se cristallisent aussi autour des options politiques. Les opposants au projet sont représentés par la Chambre de Commerce, soutenue par une partie de la presse, puis le Syndicat des Communes de la Banlieue de Lille, avec à sa tête le sénateur Potié, face à la municipalité Delory, aux côtés de laquelle se range la Société des Amis de Lille, des comités de quartier, et quelques personnalités, favorables à la gare de passage. Le projet sera voté par la Chambre, mais refusé par le Sénat.

En 1931, si le principe de la transformation de la gare de Lille en gare de passage semble acquis, les travaux ne sont prévus pour commencer qu'en 1933. Ils doivent s'étaler sur douze ans[14].

Lors de la reconstruction de 1946 à 1948, après la seconde guerre mondiale, les importantes destructions du dépôt de Fives, suite auxquelles de nouvelles dispositions doivent permettre d'améliorer l'exploitation, ainsi que le coût des travaux, dans une période générale de reconstruction, font pencher pour le maintien de la gare terminus.

Les débats autour de la conception de la gare, de son évolution sont loin d'appartenir simplement à une histoire ancienne et révolue, mais continuent au contraire à alimenter une histoire et un imaginaire qui continuent à se construire. Ainsi, cette personne qui a vécu et travaillé longuement dans le quartier de la gare, déclare-t-elle, en l'an 2000 :

> A l'époque où on a fait la gare de Lille, dans certains documents, on retrouve quand même des observations de certaines personnes qui reprochaient à la gare de Lille d'être une gare cul-de-sac. Parce qu'on prévoyait déjà que Lille allait devenir une plaque tournante. En fait, on n'aurait jamais dû faire cette gare telle qu'elle était, on aurait dû prévoir. C'est ce qui est arrivé par la suite avec tous les travaux supplémentaires que ça a pu entraîner… *(commerçante, 50 ans, trente ans d'ancienneté dans le quartier)*

1.2.3 Les enjeux d'une gare de passage

La question de la gare de passage va prendre toute son ampleur à partir de 1919. Une société de géographie, la « Société des Amis de Lille », va venir appuyer le projet de la municipalité Delory, et défendre l'idée d'une gare de passage, dans une plaquette au titre prophétique : *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial*, de Scrive-Loyer.

Après avoir défini la gare comme un point de stationnement et un lieu de transbordement, le projet de gare proposé par la Société des Amis de Lille présentait les avantages d'avoir une gare qui soit à la fois point de jonction, et point d'origine ou point terminal.

Les avantages proposés concernaient aussi le commerce, « en constituant la porte d'entrée de la devanture du grand caravansérail qu'est une cité commerçante », pour lui

[14] *Les Echos du Nord*, 17/08/1931

donner « un meilleur pied, en mettant cette devanture sur le grand carrefour ferroviaire qui passe sur le territoire de l'agglomération lilloise ».

Selon Scrive-Loyer, les conditions de centralité d'une grande gare de voyageurs sont liées à sa situation au centre de l'agglomération, permettant d'être le plus à proximité que faire se peut des centres économiques ou autres. La notion de centralité méritait d'être redéfinie suite à l'apparition de nouveaux pôles d'urbanité, qu'il définissait de la manière suivante :

1 Un centre commercial ou économique constitué par la grand place et ses abords dans un rayon d'environ 500 mètres ;

2 Un centre judiciaire formé autour du palais de justice ;

3 Un centre religieux en formation autour de la basilique de la Treille, se confondant presque avec le précédent ;

4 Un centre administratif concentré autour de la place de la République au voisinage de laquelle sont d'ores et déjà la Préfecture, la Poste, l'Hôtel des Téléphones ;

5 Un centre universitaire constitué par les différents établissements d'instruction supérieure de l'Etat, entre les places du temple et Jeanne d'Arc [15].

Le centre de gravité des centres identifiés se situait près de la rue de Béthune, dans l'actuel centre piétonnier.

L'agglomération devait être définie comme comprenant, non seulement le territoire municipal, mais aussi les nombreuses communes voisines.

La nouvelle gare de passage, située sur le carrefour de voies ferrées, serait au centre du réseau de voies ferrées desservant la localité, et intégralement centrale, si tous les trains s'y arrêtaient nécessairement, alors que certains trains internationaux s'arrêtent alors à la gare de La Madeleine, mais pas à Lille.

La gare de passage se trouverait à moins de 1.500 mètres de la Grand Place, reconnue comme le carrefour naturel de voies routières, et centre économique.

1.2.4 Contre la gare de passage

Les arguments avancés contre le projet de gare de passage non liés au coût des constructions et aménagements, concernaient, en 1919 [16] :

- La séparation de la ville, par rapport aux deux faubourgs de l'Est (Fives et St-Maurice), par les nouvelles voies.

- Le bâtiment de la gare proposé, oblique par rapport à la place, et contraire au caractère monumental souhaité, à une époque où « l'opulence de la gare doit refléter celle de la ville » [17], est jugé inesthétique.

- Le préjudice aux commerces existants de la place de la gare, et de l'avenue Faidherbe.

---

[15] Scrive-Loyer, *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial*, Lille, 1921, p. 16

[16] Ingénieur en chef Lemoine (Directeur des travaux municipaux), *2ème rapport de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Examen critique des objections au projet de la gare de passage*, 10/11/1919

[17] "La gare : reflet de l'architecture moderne", in *Le temps des gares*, Centre Georges Pompidou, 1978, p. 49

- La gare de passage est jugée moins pratique ou confortable pour les passagers lillois : traversées de voies ou descentes d'escaliers, température hivernale. Elle est considérée par ses détracteurs comme répondant surtout aux préoccupations et commodités de la Compagnie, ou des voyageurs étrangers, plutôt qu'aux utilisateurs lillois.

- Les difficultés d'exploitation des gares terminus ne devaient pas être exagérées.

- Lille doit être nécessairement le point d'origine ou terminal de tous les trains qui en partent ou y arrivent : « Lille, Capitale de la région, ne peut se résoudre à devenir une simple station sur le chemin de fer du Nord, mais doit demeurer le centre vers qui convergent toutes les avenues de la circulation et de l'activité commerciale ».

1.3. Les enjeux de la réappropriation de la gare par la ville

La question de l'emplacement de la gare est liée à la nécessité d'arriver le plus près possible du centre ville, au bénéfice de l'usager[18].

La gare a contribué depuis son origine à situer le centre ville, tout comme à créer une centralité dans les transports, dans la ville de Lille.

La différence de Lille avec d'autres villes où la place principale pouvait être aussi celle du marché, le plein centre du commerce, d'où partaient les diligences [19], consiste en ce que c'est la gare qui a déterminé une centralité, nouvelle dans les transports locaux. En effet, les diligences des Messageries partaient auparavant de 4 sites distincts, périphériques au centre ville [20].

---

[18] B. Lemoine, "Vapeur et vitesse : les gares", communication au *Séminaire Les Lieux-Mouvements de la Ville*, séance du 17 février 1995, Histoire des gares, histoire urbaine, Paris, Ministère de l'Equipement

[19] *La Gare est aujourd'hui ce qu'était autrefois la place de la ville*, Chemins de fer de l'Etat, plaquette, s. d., citée par G. Ribeill, "D'un siècle à l'autre : les enjeux récurrents de la gare française"', in I. Joseph (dir), *Villes en gare, op.cit*, p. 26

[20] Pour Paris, pour la ligne principale, de la Place de l'Arbalète, en face de l'Arsenal (rue de Tenremonde). Les autres lieux de départ pour les autres lignes étaient la Rue du Vieux Marché aux Moutons ; pour Arras, Bapaume, Péronne ; la rue Grande Chaussée, pour Paris par Amiens ; la Place St-Martin, même trajet. Les lignes qui desservaient d'autres directions, comme Douai-Cambrai, St-Quentin, Arras partaient de l'Hôtel du Lion d'Or.

1.3.1 La gare intérieure comme élément de centralité

Un projet d'une station rudimentaire, à l'intérieur des murs, est élaboré dès 1843, par l'ingénieur Bussche [21].

La question de l'échelle à laquelle situer la ville par les aménagements de la gare se pose déjà avec acuité. Ainsi, la commission conclut :

> Il s'agit, en effet, de décider, d'une part si la Ville de Lille, traitée à l'égal d'une commune rurale, devra se rattacher au chemin de fer de Paris à la Belgique, par des moyens intermédiaires, tels qu'un service d'omnibus, si le grand mouvement imprimé par la nouvelle voie de communication lui restera étranger, alors que celui qui résultait des anciens moyens de transport va considérablement s'amoindrir, ou bien si, conservant la place que lui donne son importance dans le pays, elle sera, comme elle est aujourd'hui, un point nécessaire de communication entre Paris et la Belgique.

1.3.2 Pour développer la commercialité autour de la gare

La pétition adressée à la Chambre de Commerce par des commerçants du quartier manifestait leur émotion et leurs craintes, à la suite du projet des années 1880, mené par la Ville de Lille, qui consistait à écarter le point d'embarquement de 560 mètres. Elle concernait la protection de leurs intérêts menacés par le projet des Bureaux municipaux [22] :

> Il faut, avant tout, maintenir précieusement la gare des voyageurs dans le centre actuel, pour les raisons suivantes :
>
> Parce que c'est une condition favorable : Lille a fait un sacrifice de 700.000 F pour amener ses gares terminus (comme Londres), il faut conserver cet avantage.
>
> Parce qu'il faut respecter les intérêts de tout le quartier de la gare, y maintenir l'activité commerciale qui résulte de sa situation actuelle, activité qui serait grandement compromise, si la gare était reculée de 500 mètres, et si un grand nombre de voyageurs pouvait la traverser simplement, sans être incités, par la proximité, à entrer dans la ville. – En effet, une gare de passage, éloignée du centre, créerait à Lille une situation analogue à elle d'Amiens, par rapport à Longueau.
>
> Parce qu'il ne faut pas obliger la population entière de Lille et les voyageurs qui y viennent, à faire un trajet supplémentaire de 500 mètres, pour se rendre à la gare et de 500 mètres pour en revenir…
>
> Il faut enfin une gare unique ; et c'est pourquoi votre Commission n'a pas pu prendre en considération un projet très étudié de l'un des membres de la Chambre, lequel proposait de créer une seconde gare dans le voisinage du lycée.

En 1919, l'éloignement de la gare en question par rapport au centre ville, est perçu comme permettant aussi d'allonger l'avenue de la gare, dénommée ensuite avenue Faidherbe, en lui conférant plus de prestige, à l'image des avenues parisiennes, par les commerces et l'activité commerciale supplémentaires qu'elle amènerait, comme en témoigne cet extrait issu de délibérations municipales [23]:

> *Cordonnier* - La rue Faidherbe sera prolongée d'environ 400 mètres ; au point de vue composition, cette voie ne peut qu'y gagner. Il en est de même pour le commerce par suite des

[21] Vauquesal-Papin, *art. cit.*

[22] Vauquesal-Papin, *art. cit.*

[23] *Procès-verbal de la réunion du 4 octobre 1919*, Ville de Lille, p.17

> magasins qui viendront s'y élever. Comme perspective, ce sera une belle entrée pour la Ville de Lille, c'est une perspective indispensable. Quant au commerce, il ne pourra qu'y gagner.
>
> On peut considérer que la rue Faidherbe, au point de vue commercial, est une voie de premier ordre, qu'étant donné l'accroissement et le développement certain de la nouvelle ville, elle va devenir insuffisante, et à ce titre, j'estime qu'il y a nécessité à la prolonger pour satisfaire aux besoins du commerce.
>
> *Duhem* – C'est le déplacement du commerce central.
>
> *Cordonnier* – Je crois au développement du commerce ; et des petits commerçants à l'heure actuelle deviendront des boutiquiers de premier ordre après la réalisation du déplacement de la gare… J'insiste à nouveau sur la nécessité de prolonger la rue Faidherbe ; au point de vue esthétique et comme composition générale, c'est le projet n°3 (placement d'une gare de passage pour les voyageurs, à 400 m de la gare terminus, sur l'emplacement du fortin de Ste Agnès) qui me paraît devoir être adopté…

Ainsi qu'on le constate, le quartier de la gare est appréhendé essentiellement dans sa dimension commerciale.

1.4 La transformation des figures de l'usager *(du flot au flux)*

La croissance du trafic va tout d'abord se concrétiser par la densification du flot de voyageurs. Les aménagements et agrandissements vont essayer de mettre en place diverses solutions pour son écoulement, en liaison avec l'architecture des lieux, comme par exemple :

- L'agrandissement du bâtiment. En 1880, un rapport estimatif de la Compagnie du Nord prône « le remaniement et l'agrandissement du bâtiment principal, en vue de doubler la salle des pas-perdus, et de doubler à peu près celle des salles d'attente [24]».

- L'agrandissement des salles des pas-perdus et des salles d'attente. Celles-ci étaient d'abord dans une configuration en 3 boxes, dans le prolongement des voies, et pour chaque voie, pour chacune des classes de voyageurs (la 2nde classe en tampon entre la 1ère classe et la 3ème classe, celle-ci étant aussi voisine de la salle d'attente de 3ème classe de la voie suivante)[25]. Elles avaient été converties en deux fois trois salles situées de chaque côté de l'axe de circulation, pour chacune des trois classes de voyageurs, entre les guichets et les voies, dans le bâtiment de voyageurs de la gare intérieure :

> La salle d'attente et de sortie et la salle des pas-perdus surtout, sont absolument insuffisantes pour faire face à l'activité croissante du mouvement des voyageurs et des bagages, leur issue vers la voie publique est étroite et mal dégagée…. Le projet que nous présentons aujourd'hui, dans le but de répondre aux besoins les plus pressants du service, prévoit la construction définitive, sur l'emplacement de tous les petits locaux situés au rez-de-chaussée, à l'angle de la rue de Tournai et de la place de la gare, d'une vaste salle des pas-perdus et de sortie des voyageurs à l'arrivée ; cette salle aurait, sur la place et sur la rue de Tournai, de larges débouchés, abrités par les marquises ; elle serait surmontée de trois étages dans lesquels on établirait de nouvelles chambres pour l'hôtel, dont l'utilité est de plus en plus appréciée [26].

---

[24] *Agrandissement du service des voyageurs. Rapport estimatif,* Compagnie des Chemins de fer du Nord, 17/03/1880

[25] Voir Annexe 1 : La gare de Lille avant les réaménagements des années 1880-1890

[26] *Amélioration du service des voyageurs. Rapport estimatif,* Compagnie des Chemins de fer du Nord, 1/03/1881

Une bonne part des aménagements a pour objet de supprimer les obstacles à la circulation du flot :

> Nous avons fait observer alors que les issues très nombreuses sur la rue de Tournai aboutissaient à un trottoir trop étroit, que les deux marches d'escalier qui réunissaient la salle des pas-perdus au trottoir serait une cause d'accident[27].

La fluidité du flux dépend des obstacles, mais aussi de l'encombrement que génèrent les passagers avec leurs propres bagages, malgré la mise en place d'un circuit pour que les voyageurs puissent récupérer leurs bagages [28] :

> Modification de la porte de la salle des pas-perdus, de manière à supprimer les marches qui la séparent du trottoir…( ), la manutention des colis serait, en effet, bien plus commode si on supprimait les marches dont il s'agit.

Simultanément, l'espace restreint dans lequel les aménagements sont mis en place ne reste pas sans influence sur le confort des voyageurs [29] :

> Le manque d'espace disponible a conduit la Compagnie à supprimer les cabinets d'aisance et urinoirs du côté de l'arrivée. Il nous paraît utile d'y remédier…

Faire circuler le flot croissant ne tarde pas à se présenter comme la solution pour remédier à des locaux qui deviennent toujours trop exigus, dans une tentative de rationalisation supplémentaire de la circulation dans la gare [30] :

> La seconde étape comporte l'installation d'une nouvelle salle de pas-perdus flanquée des bureaux de billets, puis des salles d'attente, et renfermant, à son extrémité les bureaux des bagages [31]. La circulation sera ainsi très commode et de nombreux dégagements du côté des voies permettront d'assurer le service, même les jours où l'affluence des voyageurs sera considérable…Les salles d'attente prévues sont très petites ; elles ne peuvent être admises qu'en tenant compte de l'accès permanent des voyageurs sur le quai. Si cette manière de faire était modifiée, on serait amené à remanier de nouveau le bâtiment de voyageurs…[32]

C'est l'observation des déplacements des voyageurs qui commence à servir pour à définir puis à évaluer la pertinence des aménagements réalisés :

> L'espace réservé aux voyageurs n'est qu'un long boyau, où la circulation avec des colis sera souvent peu commode. Les voyageurs venant chercher les bagages de la consigne y tendront encore à augmenter l'encombrement qui pourra se produire.

Si l'homme d'affaires est toujours considéré comme important pour la vitalité économique de la ville, de nouvelles catégories de voyageurs sont identifiées, comme attirées par d'autres pôles urbains que le seul centre commercial, pour leurs activités [33] :

> Ce qui fait la prospérité économique de notre ville, c'est l'affluence des négociants et représentants qui fréquentent nos marchés et nos bourses. Ils ne passent que quelques heures

---

[27] *Rapport de l'ingénieur ordinaire de la circonscription de Lille sur le projet d'agrandissement général de la gare de Lille*, présenté par la Compagnie du Nord, 4/03/1886

[28] voir Annexe 1 : La gare de Lille avant les réaménagements des années 1880-1890

[29] *Rapport de l'ingénieur ordinaire de la circonscription de Lille sur le projet d'agrandissement général de la gare de Lille*, présenté par la Compagnie du Nord, 4/03/1886

[30] "La gare : lieu d'ordre et de discipline", in *Le temps des gares*, Centre Georges Pompidou, 1978, p. 83

[31] Voir Annexe 2 : Les aménagements de la gare de Lille en 1891

[32] *Rapport de l'ingénieur ordinaire de la circonscription de Lille sur le projet d'agrandissement général de la gare de Lille*, présenté par la Compagnie du Nord, 4/03/1886

[33] Scrive-Loyer, *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial*, Lille, 1921, pp. 17-18

> dans notre ville, et toute minute qu'ils peuvent y utiliser pour leurs affaires est nécessaire pour sa prospérité. Moins ils perdront de temps à faire le parcours nécessaire entre le débarcadère de la voie ferrée et le centre commercial et économique où ils peuvent traiter ces affaires, mieux cela vaudra….( ) Les intérêts des négociants qui fréquentent nos marchés et la prospérité économique de notre place nous préoccupent tout autant que vous, soutiennent-ils. Nous ne nions pas qu'ils constituent un contingent important parmi les citoyens appelés à fréquenter notre station centrale, mais dans l'ensemble de ceux-ci, *ils ne sont encore qu'une minorité*, d'autres y viennent pour les études, leurs rapports avec les administrations, pour voir leurs amis, leurs parents, pour y chercher du travail, visiter leur clientèle qui est dispersée dans toute la ville, voire les communes environnantes…

Un nouveau type d'obstacle pour la circulation dans la gare fait bientôt son apparition dans les documents qui traitent de la gare, mentionnant leur transformation en lieux de rendez-vous et de rassemblement [34], par la présence de diverses personnes qui stationnent dans les lieux : « indésirables promeneurs » : immigrés polonais, chômeurs, etc., comme l'indique cet extrait de correspondance :

> J'ai l'honneur de vous faire connaître que les trois grandes portes ouvertes en permanence sur la façade principale, c'est-à-dire deux à gauche (côté Buisses), une à droite (côté Tournai) sont suffisantes pour assurer notre service dans des conditions normales, mais (…) ces portes se trouvent partiellement obstruées par la présence de vendeurs et de camelots qui ne tiennent aucun compte de nos observations quand nous leur demandons de circuler.
>
> Quant au couloir reliant la salle des pas-perdus à la plate-forme centrale, il est également suffisant pour l'écoulement rationnel des voyageurs se rendant sur les quais de départ (nous le dédoublons d'ailleurs les jours d'affluence) – à la condition de pouvoir le faire dégager par les indésirables promeneurs, Polonais et chômeurs, qui, comme les camelots, font demi-tour 5 minutes pour y revenir ensuite – en dépit de la chasse constante que nous leur faisons.
>
> La liberté d'accès du public dans cette salle des pas-perdus ne nous permet pas de nous rendre maîtres de la situation – et le dimanche notamment c'est un envahissement de 14 à 19 heures par de nombreux Polonais qui se donnent ce lieu comme point de réunion, et qui, se tenant entre le kiosque du débit de tabac – le bureau de renseignements – les tableaux horaires et la bibliothèque – constituent un obstacle sérieux à la circulation des voyageurs qui se rendent aux guichets ou à la plate-forme centrale [35]…

Privilégier le flux des passants et des usagers se traduit ici par un impératif « hygiéniste » de circulation pour ces mêmes usagers. L'obstacle à la circulation fait office de transgression des normes d'usage, renforcée par l'obstination de ces « indésirables promeneurs, Polonais et chômeurs ».

Ces nouvelles caractéristiques des « indésirables », qui posent problème parce qu'ils ne circulent pas, tranchent avec celles définies par le règlement intérieur de la Compagnie du Nord, par l'ordonnance de 1840, concernant l'accès aux quais dans les premières gares, plus compartimentées, dont les consignes stipulaient notamment [36] :

> Il est défendu de fumer dans les voitures et dans les gares.
>
> L'entrée des voitures est interdite :
>
> - A toute personne qui serait vêtue de manière à salir ses voisins ;

---

[34] "La gare : microcosme de la société industrielle", in *Le temps des gares*, Centre Georges Pompidou, 1978, p. 75

[35] *Lettre à Monsieur le Maire*, Compagnie des Chemins de fer du Nord, 9/01/1932

[36] *Extrait du règlement de police et prescriptions diverses*, Chemins de Fer du Nord, Tarifs intérieurs, 1846-1849, p. 2

- A tous les individus porteurs de fusils chargés, ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Toutes dispositions dont l’effet était d’éviter d’incommoder en particulier l'usager de référence, le voyageur homme d’affaires.

2. Émergence du projet Euralille

Campé en bordure du centre-ville historique sur une superficie de 70 hectares, Euralille est un ensemble qui comprend de multiples composantes : une gare, un centre commercial, des tours de bureaux, de nombreux logements, un parc urbain, pour ne citer que les principales sans tomber dans l'inventaire. Le tout longé par un boulevard périphérique, juché sur les transports collectifs souterrains (une nouvelle ligne de métro, un nouveau chemin pour le tramway qui s'enterre au passage), hissé sur les lignes du TGV et bordé par de plus anciennes voies ferrées. La complexité est à l'œuvre, assurément, comme n'ont pas manqué de le souligner les principaux promoteurs du projet. Mais elle tient peut-être moins à la multiplicité des éléments insérés qu'à la multiplicité des échelles avec lesquelles le projet doit composer du fait de son ambition initiale : faire accéder la ville à la dimension métropolitaine. Avant d'observer selon quelles modalités –et quelles ambiguïtés– seront articulées échelle locale, régionale et internationale, quelques rappels sont proposés sur l'histoire de ce projet urbain et de sa conception.

2.1 Éléments de chronologie et d'anatomie

2.1.1 L'arrivée du TGV

Le projet Euralille est largement tributaire de la politique étatique d'aménagement du territoire et tout spécialement du réseau grande vitesse de la SNCF : l'idée germe au cours des années 1980, lorsque se nouent deux négociations parallèles à échelle européenne, l'une tournée vers l'Angleterre, l'autre vers la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas. Quadrillant d'une nouvelle manière un espace européen dont la formation s'accélère, ces projets confortent la représentation naissante de la région Nord-Pas de Calais comme d'un carrefour stratégique de l'Europe à venir.

La ville s'affuble d'un nouveau titre et devient « eurométropole régionale », tête de pont d'une vaste région comprenant le Nord – Pas de Calais, le Kent et les trois régions de la Wallonie. Pourtant c'est moins l'eurorégion qui est mise en exergue lorsque s'expose le projet Euralille, qu'une aire d'influence et de connections bien plus large, bien plus floue aussi, valorisant la situation de Lille en tant que porte d'accès à l'Europe du Nord, jouant de la proximité d'avec les grandes capitales économiques et politiques.

Le nouveau réseau de transport est saisi comme une occasion de redessiner la géographie : le TGV raccourcit les distances, est appelé tout au moins à en modifier l'expérience, et permet ainsi de structurer d'une nouvelle manière le territoire. La magie du TGV opère comme une mise en équivalence de Lille avec les grandes capitales économiques : c'est toute la thématique du Triangle d'or européen, formé par Paris, Bruxelles et Londres, dans lequel Lille occupe une place de choix, carrefour (« centre d'interconnexions ») à défaut d'épicentre. Il arrivera que les acteurs énoncent cette idée comme une vérité indiscutable : « Faut-il rappeler que Lille sera demain le seul véritable carrefour des communications en Europe ? » interrogera *Lille actualités* , l'organe de presse municipal, en mai 1990, au moment où le projet deviendra public ; « Lille devient le centre de gravité d'une zone où vivent 60 à 70 millions de personnes », énonce pour sa part Rem

Koolhaas [1]. L'enjeu sur lequel se bâtira le projet consiste à « transformer ce qui n'est qu'un centre de gravité géophysique en centre d'échange d'importance internationale »[2].

Les négociations sur le tracé des futures lignes à grande vitesse laissent deviner l'importance stratégique que le nouveau réseau revêt. De ce réseau, Pierre Mauroy veut faire de Lille une rotule, comme pour hisser la ville au rang des capitales ainsi reliées.

Discuté dès le début du septennat du Président Mitterrand, sous l'égide d'un premier ministre qui se fait fort de représenter les intérêts de la région toute entière, l'accord qui enclenche véritablement le projet de construction du Tunnel sous la Manche est signé par F. Mitterrand et M. Thatcher le 21 janvier 1986… en l'Hôtel de Ville de Lille : choix qui ne laisse aucun doute sur le rôle qu'entend jouer la capitale régionale dans cette recomposition territoriale.

L'autre chantier est encore indéterminé : si le principe en est acquis, reste pourtant à définir le tracé de la nouvelle ligne grande vitesse Nord Europe (le futur Thalys), et donc l'emplacement dans la région lilloise d'une gare prête à l'accueillir. La SNCF projetait d'installer la future gare à Lesquin, c'est-à-dire dans une position relativement périphérique à la ville même de Lille, en bordure d'agglomération, à l'image des projets anciens d'une gare de passage hors les murs… Comme d'autres acteurs, Pierre Mauroy, maire de Lille depuis 1973, s'oppose farouchement à un tel tracé qui contournerait la ville : à son initiative est créée l'association "TGV-gare de Lille", qui mobilise "les forces politiques et économiques de l'agglomération", relate Frank Vermandel[3]. Cette expression déjà est éclairante : l'enjeu est indexé à l'échelle de l'agglomération, et tout se passe comme si, pour en attester, il fallait que la future gare soit au cœur de sa ville-titre. Contre la proposition première de la SNCF, et malgré un surcoût initialement estimé à 1,9 milliards de francs (il sera ramené à 800 millions de francs, et pris en charge pour moitié par l'Etat, les 400 millions restant revenant à la charge de la Ville de Lille et de la Région Nord-Pas de Calais)[4], l'implantation au centre de Lille de la future gare TGV est accordée par le gouvernement de Jacques Chirac en octobre 1987. Le calendrier est pressant : la mise en service du Tunnel sous la Manche est programmée pour 1993.

---

[1] *Archicrée*, n°262, décembre 1994

[2] E.Doutriaux, "Euralille, entre ville et banlieue, une métropole sur l'intervalle", *in L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.94

[3] F.Vermandel, "La ville en projet. Euralille : stratégies, méthodes, conceptions", in I. Menu, F. Vermandel, *Euralille, Poser, Exposer*, catalogue de l'exposition éponyme édité par la SAEM, 1995, p13

[4] Ces chiffres sont ceux que livre F.Vermandel dans un article de 1995 (cité à la note précédente). Suite à une restrucuration financière, *Le Moniteur des Travaux publics et du bâtiment* du 2 juillet 1999 indique que la communauté urbaine, pour soulager le budget de la SAEM, reprend à sa charge175 millions de francs supplémentaires liés au financeent de ce même surcoût. (voir annexe)

2.1.2 A la lisière du secteur public

Avant même l'arbitrage de l'Etat, Pierre Mauroy prépare l'arrivée du TGV, perçu comme messager de la modernité économique de la métropole lilloise. Jean Peyrelevade, qui fut son conseiller à Matignon avant de devenir Président de la Banque Stern, en plus de prendre part aux négociations avec la SNCF se voit confier fin 1986 une mission de réflexion pour la valorisation –économique– du futur Centre des gares ; Jean Paul Baïetto conduit une mission similaire, via la Caisse des dépôts et consignations, à partir de janvier 1987. Un an plus tard, cette prospective devient officielle : en février 1988 est créée la société d'étude privée Euralille-Métropole, dirigée par J.-P. Baïetto et présidée par Jean Deflassieux (ancien Président du Crédit Lyonnais, il deviendra plus tard Président de la Banque des Echanges Internationaux), on y compte aussi Jean Peyrevelade. Parmi les actionnaires de poids de cette société anonyme, on compte cinq banques (institutions nationales : Caisse des dépôts et consignations, Indosuez, Crédit Lyonnais, et régionales : Banque Populaire du Nord, Scalbert-Dupont), et des organismes publics (direction régionale de la SNCF, Chambre de Commerce et d'Industrie).

L'accord est dit à « risque partagé » entre public et privé, et cette combinaison fera l'objet des critiques les plus laudatives dans la suite du programme. La société anonyme, qui a notamment en charge la recherche d'investisseurs, l'étude du montage juridique et financier de l'opération, a l'avantage d'être animée par des acteurs reconnus dans les milieux de la finance, en d'autres termes des acteurs "crédibles" susceptibles de convaincre des investisseurs privés. Mais elle présente aussi une garantie originale : en cas d'échec du projet, les frais d'études seraient également répartis entre la ville et les partenaires financiers. Outil inattendu en matière d'aménagement urbain, la société anonyme prend en charge un travail qui échoit habituellement à des organismes publics, puisqu'en plus de l'étude prospective, elle prévoit en cas de réussite de prendre une part active à l'aménagement —dont la compétence relève pourtant de la Communauté Urbaine de Lille (CUDL). On peut voir dans ce montage une forme de manœuvre politicienne —si l'on prend acte des divergences opposant Pierre Mauroy à son rival socialiste Arthur Notebart, qui le précède à la présidence de la CUDL jusque mars 1989. Décentralisée, la planification urbaine est désormais en lien direct avec la vie politique locale[5]. Commentaire que ne désavoueraient pas les acteurs locaux, mais qui ferait peu de cas de ce qu'il faut bien relever comme un trait structurant de cette politique d'aménagement, logée précisément à la lisière du secteur public.

La société Euralille-Métropole est chargée de définir les grandes lignes du projet. Le programme-cadre élaboré prévoit la création d'un centre d'affaires international, mâtiné d'équipements culturels et commerciaux et d'un grand parc de logements. Un schéma spatial de référence y est joint, ces deux documents servant de base à la consultation internationale lancée auprès d'architectes et d'urbanistes en septembre 1988. Dans un délai de deux mois, les candidats doivent préparer un oral d'une demi-journée (dont une heure trente d'exposé), s'abstenir de toute esquisse ou maquette et chercher plutôt à instaurer « un climat de confiance », selon les mots de J.-P. Baïetto. En novembre de la même année, Rem Koolhaas est choisi « à l'unanimité du jury » pour assurer le rôle d'architecte en chef.

[5] F. Ascher, "Projets publics et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes", in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°51, juillet 1991

Le travail de définition du projet se poursuit en cercle choisi jusqu'à l'été 1989 : d'abord au cours d'un séminaire organisé à Rotterdam par Rem Koolhaas et son cabinet, The Office for Metropolitan Architecture, qui prépare le futur plan urbain directeur et pose les bases architecturales des divers éléments du programme, ensuite au cours de négociations soumettant ces propositions au maire et à son entourage politique.

S'engage alors une phase de concertation qui s'organise en des temps distincts : le projet est présenté au conseil municipal de la Ville de Lille, en séance privée en juillet puis en décembre en séance publique ; de décembre 1989 à avril 1990 un Forum de la concertation expose le projet au public. C'est à cette même période qu'apparaissent les premières images du projet (rien –de public en tout cas– avant mai 1989), qu'est arrêté le plan urbain directeur. En avril 1990, la Zone d'Aménagement Concertée est adoptée par la Communauté Urbaine de Lille (CUDL), dont Pierre Mauroy désormais est président. En mai, conformément au scénario envisagé en cas de réussite du projet, la SA Euralille-Métropole devient Société Anonyme d'Economie Mixte Euralille. Le capital est agrandi, le rang des actionnaires élargi à de nouveaux organismes publics (la Ville de Lille demeure actionnaire majoritaire, s'y adjoignent la Communauté urbaine, le Département, la Région, les villes de Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et La Madeleine) et privés (de nouvelles banques nationales et internationales rejoignent les rangs des partenaires financiers), les frais d'études engagés par la SA sont rachetés pour un montant total de 22 millions de Francs, le capital de la SAEM étant de 35 millions en 1990 (une augmentation de capital le portera à 50 millions trois ans plus tard). Les acteurs de la SAEM sont connus : J.-P. Baïetto en est le directeur, P. Mauroy le président, J. Deflassieux assure le rôle de conseiller. A cette même période sont choisis les architectes auxquels seront délégués les divers éléments du programme.

Rapidement rappelées, les étapes de ce projet sont révélatrices de cette manière de faire la ville. La définition du programme Euralille est symptomatique des nouveaux modes de planification urbaine décrits par François Ascher. Sans être une invention récente, le modèle du partenariat public-privé s'impose, sous le double effet de la décentralisation des compétences en matière d'aménagement (les collectivités locales ne disposent pas de capacités de financement invitant à l'autosuffisance) et de la crise du modèle de l'interventionnisme étatique ou public (marquée par un nouveau paradigme, « la planification urbaine doit tendre ses bras vers la main invisible du marché »[6]). « Il en résulte des formes concrètes d'urbanisation et de restructuration urbaine relativement fractionnées, correspondant aux logiques opératoires des acteurs privés », analyse F.Ascher, qui poursuit : « les villes se font ainsi à coups de projets, de morceaux, c'est-à-dire d'opérations aux contours définis, souvent introverties (pour maîtriser les plus-values urbaines et favoriser la gestion privée) »[7]. Si F.Ascher qualifie de « résolument moderne » la forme particulière qu'a pris par le biais de la SAEM la rencontre entre « acteurs privés » et « projets publics », ces constats d'ensemble peuvent néanmoins être appliqués à la situation lilloise[8]. On verra en effet combien le discours architectural et urbanistique qui préside à la formation d'Euralille insiste sur la distinction du programme d'avec le tissu urbain environnant, l'effet d'entraînement attendu de l'implantation du centre d'affaires sur l'économie locale étant paradoxalement indexé à la radicalité de la rupture manifestée.

---

[6] F. Ascher, *ibid.*

[7] F. Ascher, *ibid*.

[8] F. Ascher, "Euralille, une opération résolument moderne", in *Euralille, Poser, Exposer, op.cit.*

Au-delà, on observe un alignement de la pensée de la ville sur le modèle du marché. Dans un contexte défini comme étant celui de la concurrence interurbaine, l'originalité de ce projet urbain est d'être orchestré "comme un projet d'entreprise" — l'expression est de J.-P. Baïetto lui-même. C'est bien en conclave qu'est réalisé le projet, c'est bien un petit groupe d'acteurs qui en a les rênes, à la façon d'un programme privé, qui échappe au domaine de la démocratie locale.

Ceci s'observe dans la toute première phase, lorsqu'il s'agit de faire germer le projet : c'est une société anonyme qui étudie en termes de *stratégie*, de *concurrence* et d'*opportunités* les potentialités économiques de la capitale d'une région au passé industriel —c'est donc dans le secteur privé que se dessine l'avenir de la ville. Le temps extrêmement court imparti au projet compte parmi sa stratégie : il permet à celui-ci d'être mené tambour battant, et d'une poigne de fer, par l'aménageur.

L'urbanisme de dalle, par trop décrié, a fait place à ce qu'on pourrait appeler un urbanisme de socle : la proximité de la nappe phréatique et le positionnement des tours au-dessus de la gare SNCF conduisent la SAEM à se réserver la maîtrise d'ouvrage d'un socle de béton, assise de parkings communs sur laquelle l'ensemble des bâtiments seront construits, qui permet donc à l'aménageur d'être impliqué dans l'ensemble des réalisations. La gestion de ces "programmes imbriqués" concourt à renforcer la centralisation voulue par l'aménageur, qui, garantissant selon lui la maîtrise des coûts, garantit du même coup l'intérêt public.

Comme Xavier Malverti[9] le note judicieusement, il s'agit d'un projet urbain qui est conduit sur le modèle d'un projet d'architecture, et géré comme un produit industriel. La doctrine de l'architecte en chef s'exposant sous l'expression "d'architecture à grande échelle" ennoblit cette confusion. Le temps de l'opération, l'extrême précision des programmes et des usages qui y sont assignés, le nombre d'acteurs impliqués de fait dans la négociation, sont ceux de l'architecture, quand la fabrication de la ville repose sur une tentative de structuration à long terme de programmes suffisamment plastiques pour être susceptibles d'évolution, et dans un jeu d'acteurs multiples.

2.1.3 Le marketing urbain

Ce projet développe une conception très particulière de l'appel à la société civile. Si l'ensemble du travail (de l'étude initiale au suivi des travaux en passant par la rédaction du programme-cadre) se réclame d'une centralisation poussée, d'une direction forte, l'autre mot d'ordre de l'aménageur est celui de "l'externalisation" du projet, de son immersion dans la société qui sera amenée à le porter. J.P. Baïetto fait du "tissage" un mot-clef de sa démarche, et, effectivement, fait jouer dès les prémisses du projet ses réseaux interpersonnels, intéressant ainsi au projet en gestation des "personnalités" des milieux économique, bancaire, architectural, politique et intellectuel, au sein d'un "groupe de créativité" à l'époque de la société anonyme, ou d'une dizaine de "cercles" à l'heure de la SAEM. Cercle des usagers ou Cercle de Qualité Architecturale, tous vantent les mérites de ces instances, le principal semblant être de n'avoir eu strictement aucun pouvoir. D'être purement consultatives donne à ces instances leur majesté : la présence des membres manifesterait leur attachement désintéressé[10]. Cette organisation n'est pas sans rappeler

---

[9] X. Malverti, "La grande échelle de Rem Koolhas. De New York à Lille : la ville délire", *Les Annales de la Recherche urbaine*, n°82, mars 1999

[10] Président du Centre Pompidou (qui, en 2000, projette d'ouvrir une annexe à Lille dans le cadre du programme "Euralille 2"), François Barré fut membre du Cercle de Qualité Architecturale, dont « le principe

celle de la démocratie participative lilloise, orchestrée également autour de Conseils de Quartiers purement consultatifs, dont les membres sont… désignés par la mairie. Cela semble surtout une façon de régler à bon compte "l'immersion" dans la société civile : en lieu et place de débat public, des instances élitistes, formées par cooptation.

Par comparaison, la concertation a l'air d'une vaste opération de publicité : des dessins fantaisistes (les lieux publics débordent de verdure, quitte à faire pousser les arbres sur le viaduc suspendu), des associations d'images évocatrices (des photos des grands boulevards parisiens de la Belle époque à côté des perspectives générales qu'offrira le futur quartier lillois), une forme soignée, l'emprunt aux codes de la bande dessinée. Et des légendes déconcertantes, comme : « Contre la peur des tours, des tours sympas, des tours étranges, des tours pas tours. » Jusqu'à la future place F. Mitterrand qui, sur les premières esquisses présentées au public lillois, paraît « un salon métropolitain à l'air libre »[11]. Sur certains croquis, la Ville de Lille, placée au carrefour des destinations européennes, est symbolisée à la manière des schémas rapides par une enceinte d'où n'émergent que deux traits distinctifs : au nord ouest, la citadelle Vauban, au sud est, les tours d'Euralille. L'évocation d'Euralille se substitue à celle d'autres monuments d'inspiration plus régionalistes usuellement traités en symboles par la municipalité (le beffroi, Nord oblige, mais aussi la statue de La Déesse fichée au milieu de la Grand'Place d'allure flamande). Le projet devient ainsi l'enseigne épurée de la ville. Mis en parallèle de la citadelle en étoile érigée par Vauban, Euralille semble augurer un XXI^{ème} siècle d'une puissance comparable au XVII^{ème}, époque où s'affirme l'importance stratégique (construction de la citadelle) et commerciale (construction d'une Bourse) d'une ville qui ne cesse de s'agrandir…

A l'issue du Forum de la concertation, *Lille Actualités* publie un sondage d'opinion réalisé par la Sofres qui fait apparaître des résultats pour le moins déconcertants. Si au premier abord le projet semble relativement bien connu (un peu plus de la moitié de la population déclare avoir entendu parler « du futur centre international d'affaires des gares de Lille »), seul un tiers de réponses favorables sont recueillies quand la même question est posée sous l'énoncé : « Avez-vous déjà entendu parler du projet Euralille conçu par Rem Koolhas ? ». C'est dire que cette connaissance du projet est pour le moins lointaine, dans la mesure où ces deux « signatures » (Euralille et Rem Koolhaas) sont des éléments-clefs de la promotion et de la concertation. Après une liste sommaire des éléments du projet (« Le projet Euralille/Rem Koolhas tel que l'a proposé M. Pierre Mauroy comprend : la nouvelle gare, pour le TGV, un parc urbain de 10 hectares, des bureaux, un centre commercial, des logements, des équipements publics »), le projet est soumis à évaluation sur plusieurs plans (aussi bien « l'audace et l'imagination » du projet que sa capacité à « donner à Lille la stature d'une grande métropole internationale », son caractère « très important pour l'avenir de Lille » et même sa capacité à « créer des emplois » : comment en l'état de leurs informations les personnes interrogées pouvaient-elles en préjuger ?). A la suite de quoi une appréciation générale est demandée : plus de la moitié des personnes interrogées jugent le projet « satisfaisant », au total c'est 76 % de la population qui émet un jugement favorable (« très satisfaisant » et « assez satisfaisant »).

Après une question faisant apparaître que plus de la moitié de la population estime que l'avis des Lillois est insuffisamment pris en compte (la modalité « Peu » : 35 % atteint

---

représente une innovation dans la façon de concevoir une maîtrise d'ouvrage. (…) Son atout est, en effet, de ne pas avoir de… pouvoir. C'est une des rares instances à revendiquer une telle chose ! Il constitue un lieu de débat, de représentativité et de liberté qui ne fait que des suggestions, des vœux de principe. » Entretien avec F. Barré, *Archicrée*, n°262, décembre 1994

[11] E. Doutriaux, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.122

la même valeur que les modalités : « Assez » : 29 % et « Beaucoup » : 8%), le questionnaire se conclut… sur une question de confiance accordée, ou non, à l'édile P.Mauroy pour « adopter les meilleures solutions pour la mise en œuvre du projet ».

Mais le plus déconcertant ne tient pas à l'orientation générale du sondage, ni aux commentaires pour le moins enthousiastes et plébiscitaires qu'en tire l'organe de presse municipal. C'est une chose de noter que 69 % des ouvriers interrogés « n'a jamais entendu parler du futur centre international d'affaires des gares de Lille », bien que 54 % y soient favorables –mystère des sondages et des obligations de réponse. C'en est une autre de constater que, pour l'ensemble des questions, les jugements les plus négatifs ou les plus dubitatifs proviennent… des catégories de sondés qui sont les plus informés, en l'espèce un mouvement partisan (les écologistes) et deux catégories socioprofessionnelles (les cadres, d'une part, et les commerçants, de l'autre).

2.2 Euralille ou le passeur d'échelles

Le projet Euralille pose des problèmes d'échelle plus que d'inscription territoriale ; son ambiguïté réside dans le renvoi constant d'une échelle de référence à une autre. Le nom que prend la société anonyme est révélateur de ce jeu : Euralille-Métropole. S'y trouvent condensées des références à la ville même, à son agglomération, à l'espace européen tout entier. Dès lors Euralille prend des allures de concept avant d'être un lieu : plus encore qu'un nouveau morceau de la ville de Lille, il est l'opérateur qui doit marquer le passage de l'agglomération au rang de métropole. Et si le mot est unique, l'enjeu affiché (« un projet comme Euralille engage à faire la métropole » résume Rem Koolhas[12]), le terme renvoie à des échelles différentes : être une métropole, c'est jouer sur la scène des villes qui comptent, compter avec les capitales ; c'est prétendre au rôle de locomotive de la résurrection économique régionale ; c'est proposer, à l'interne, une politique du (des) centre(s) et de la périphérie. L'ambiguïté tient à ce que selon qu'on se place sur l'une ou l'autre de ces échelles, les représentations spatiales oscillent d'un modèle classique de la continuité territoriale à un modèle moderne fondé sur la discontinuité d'espaces devenus pôles.

Avec l'arrivée du TGV, et la présence sur le site de nombreuses voies ferrées et routières, il s'agit de "construire la ville à partir des infrastructures" (titre de l'entretien avec Rem Koolhas par la revue *Archicrée*). Le concept d'interconnexion est la clef de voûte du système théorique de Rem Koolhas, de la "vision de la ville" qu'il défend et sur laquelle, précisément, il a été choisi pour mener à bien le projet[13]. Or le terme est ambigu : il contient l'idée de relier, mais de relier entre eux des éléments discontinus, c'est-à-dire qu'il représente à la fois la jonction et la disjonction, la passerelle et la coupure. L'idée n'est pas nouvelle, et pourrait rappeler la dialectique de Simmel (« l'homme est l'être de liaison qui doit toujours séparer, et qui ne peut relier sans avoir séparé »[14]), si précisément cette « transplantation d'infrastructures » ne changeait pas « la nature de la ville » (Rem

---

[12] Propos rapporté par E.Doutriaux, art.cit. p.94

[13] Les commentaires à ce sujet sont unanimes : J.P.Baïetto expose sans détour qu'au concours de 1988, Rem Koolhas sort victorieux car « il était le seul à présenter une vision de la ville, tandis que ses concurrents nous ont le plus souvent présenté une vision de projet ». Dans le même dossier thématique, E.Doutriaux résume : « L'architecte se voit offrir l'application rêvée d'une théorie qui lui est propre » *L'architecture d'aujourd'hui*, n°280, avril 1992.

[14] Georg Simmel, "Le pont et la porte", *La Tragédie de la culture* (1909), Paris, Petite Bibliothèque Rivages, 1988

Koolhaas), et si "l'imbrication des programmes", qui est la traduction au plan des dimensions constitutives de la ville (ou de ses fonctions essentielles) de l'interconnexion des infrastructures, ne conduisait pas à la concentration. Au final, l'interconnexion ne concerne plus l'échelle métropolitaine, celle de l'agglomération, mais celle de la "ville continue européenne", la "ville virtuelle" qui *connecte* entre eux les *pôles* centraux des grandes capitales —ou leurs extensions hors-sol spécialisées dans un domaine, à l'image d'Eurodisney pour celui des loisirs. Au final, l'interconnexion repose sur un artefact de ville, et ne propose plus à l'échelle métropolitaine qu'une politique classique de la centralité, concentration des fonctions, et vitrine de la ville, soigneusement distinguée des quartiers populaires.

2.2.1 L'effet TGV : la dimension internationale

Au point de départ du projet, le TGV ; plus qu'un train qui entre en ville, c'est la modernité qui est annoncée : avec le tunnel sous la Manche et l'arrivée du TGV, « notre vieille région industrielle gagnait tout à coup deux symboles essentiels de modernité » dit Pierre Mauroy[15]. L'effet TGV est d'abord un effet d'annonce, donnant lieu à une inflation de discours et à une consommation du TGV en image. Image forte, tellement marquante qu'elle autorise les anachronismes (avec dix ans d'avance) : « la technologie d'un système de métro automatisé symbolise, à l'intérieur de l'agglomération, celle du TGV » écrit F. Cuñat[16]. Et puisqu'il s'agit d'image, le projet initialement prévu par la SNCF d'enfermer les voies du TGV dans un caisson aveugle est abandonné au profit d'une architecture moins cloisonnée, sans qu'on sache s'il s'agit d'offrir aux voyageurs une « fenêtre sur la ville » ou de pouvoir « voir les trains depuis la ville »[17]. Consommation du TGV en images pour qui se trouve dans la ville, consommation de la ville en image pour qui se trouve dans le train (en un clip de six secondes, affirment les architectes), cette modernité est d'abord affaire de signe et de rapidité.

Le rôle du train à grande vitesse s'étend au-delà : on attend de lui qu'il « féconde la ville »[18], et sur « ce fleuve puissant » on greffe « une turbine tertiaire », un centre d'affaires international qui, par effet d'entraînement, créera d'autres activités[19]. Etonnant recours à une imagerie industrielle un peu désuète s'agissant d'un projet qui se fonde précisément sur un changement d'ère : l'ambition est de transformer la nature des activités économiques qui font la prospérité de la ville et de la région en développant des activités de service capables de supplanter les anciennes industries périclitantes. Certes cette présentation n'a de valeur que schématique : depuis longtemps déjà les industries lourdes sont en crise et les activités économiques de la région lilloise ne se réduisent pas à ce secteur d'activité ; il n'en reste pas moins que la rhétorique du passé industriel est largement convoquée, renforçant par contraste l'appel à un futur dynamisé par le tertiaire. Le TGV est à la fois le signe et le

---

[15] Entretien avec P. Mauroy, in *L'architecture d'aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.156

[16] *Atlas historique des villes de France*, Hachette, 1996, p. 114 Le parallélisme établi par l'auteur entre le métro et le TGV peut se comprendre comme une tentative de raccorder à une même représentation territoriale les deux échelles dont il est question. Jumelés en vertu de leur automatisme partagé, métro et TGV permettent de penser l'agglomération sur le même modèle que celui qui prévaut à l'échelle internationale. Cette représentation du territoire sous la forme d'un réseau articule plus aisément, chez le géographe, échelle internationale et échelle locale, conférant ainsi à la rhétorique du projet Euralille une cohérence parfois plus malaisée dans les discours politiques. (cf infra)

[17] Entretien avec P.Mauroy, in *L'architecture d'aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.156

[18] Entretien avec J-M Duthilleul (Architecte en chef de la SNCF), *Euralille, Poser, Exposer*, p.87

[19] Propos de P. Mauroy rapportés ici par *Lille actualités*, dans son bulletin de mai 1990

moyen de ce passage de l'ère industrielle à l'ère moderne du tertiaire d'affaires. Car l'accession à la modernité est une accession à une nouvelle géographie : devenue carrefour du nouveau réseau de transport européen, « la ville de Lille prendra une importance théorique soudaine, réceptacle d'une quantité d'activités typiquement modernes » analyse Rem Koolhas, qui poursuit : « dans le monde contemporain les programmes deviennent plus abstraits en ce sens qu'ils ne sont plus désormais liés à un endroit ou à une ville spécifique : ils flottent de manière opportuniste autour du lieu qui offre le maximum de connections. »[20]

L'ère moderne est définie comme un contexte concurrentiel à l'échelle internationale, où l'offre de transports discrimine les villes et définit leur attractivité pour les entreprises. A l'intersection des réseaux fleurissent les pôles d'excellence, dans un espace qui tend à l'abstraction et flirte avec le virtuel. Dès lors Euralille a un statut territorial particulier : « Nous avons, en effet, irrévocablement, affaire à un morceau de ville qui se trouvait, au fond, dans la ville purement par hasard, mais qui, d'un autre point de vue, n'a plus rien à voir avec elle. C'est une sorte de transplantation d'infrastructures qui change le caractère de la ville. On attache d'une façon radicale à une cité, dont on ne pouvait nier le retard, une partie ultra-progressiste. L'illusion que nous abandonnions était donc celle de la continuité. »[21] Euralille devient le moyen d'articuler la ville à cette nouvelle scène urbaine.

C'est ici que temps et espace collapsent en une seule dimension, nommée modernité. Les signes de cette fusion abondent, et le passage d'une dimension spatiale à un référent temporel (le futur, l'avenir) est fréquent. Retenons simplement cette formule d'un commentateur, à titre d'exemple : « (Le maire de Lille) désire sortir la ville de sa sphère régionale et la faire entrer dans l'ère de la modernité » [22]. Les référents spatiaux se brouillent, dans la mesure où l'âge moderne est celui d'une nouvelle condition urbaine, celle de la « continuité de la ville européenne » : désormais sur la continuité physique prime une continuité de qualité. Le projet engage la ville dans un processus de métropolisation, c'est-à-dire précisément de rattachement à cette nouvelle dimension.

---

[20] Propos de R. Koolhaas rapporté par E.Doutriaux, in *L'architecture d'aujourd'hui***,** n°280, avril 1992, p.94

[21] R. Koolhaas, *Archicrée*, n°262, décembre 1994

[22] X. Malverti, "La grande échelle…", *art. cit.*

2.2.2 Le rappel au centre

Tout se passe comme si la situation du projet en cœur de ville attestait de la dimension internationale qu'il entend manifester. Instruisant le projet, J.-P. Baïetto en énonce les trois atouts : la position géostratégique de Lille, c'est-à-dire sa situation de carrefour de l'espace européen qu'actualise l'arrivée du TGV, la providentielle réserve foncière au centre-ville enfin : 70 hectares de terrain vides de toute construction, héritage du glacis défensif ceinturant la ville. C'est la réunion de ces trois conditions qui fait la richesse potentielle du projet, comme si la centralité était une condition nécessaire à son envergure internationale.

Dans la toute première phase prospective, Euralille s'énonce comme la création "d'un pôle d'intérêt européen, lieu et vecteur de redéploiement de l'activité économique de la métropole lilloise et de la région Nord-Pas de Calais"[23]. Pôle, lieu et vecteur à la fois, Euralille concentre les espoirs et cumule les statuts, ou plutôt articule les échelles. Le terme de "pôle" renvoie à la scène internationale compétitive à laquelle le projet permet d'accéder, celui de "lieu" à l'inscription territoriale effective du projet au centre de la ville-centre ; de ce pôle ou de ce lieu, on attend qu'il irradie : le terme de "vecteur" renvoie aux effets d'entraînement escomptés sur l'environnement immédiat. Lieu *et* vecteur, il s'agit en redynamisant l'économie lilloise d'entraîner à sa suite toute la région : à l'échelle eurorégionale, comme à celle de l'agglomération, la représentation du territoire qui semble prévaloir l'organise autour d'un centre dont la vitalité se diffuse par capillarité aux villes d'échelon inférieur. Conséquence logique : le soin de l'aire d'influence passe nécessairement par le traitement de la capitale, du noyau dur. Ainsi ajouter un projet de valorisation économique au centre, ce n'est pas accentuer les inégalités entre les divers lieux de l'agglomération ou de la région, mais garantir la prospérité de l'ensemble.

Dans cette lecture, l'articulation de l'échelle internationale à l'échelle locale semble paradoxale, les représentations spatiales qui prévalent à chacune de ces échelles étant discordantes. Euralille relève à la fois du territoire de la modernité, un territoire discontinu, et de celui de la diffusion de la prospérité, selon le modèle de l'entraînement, qui suppose la continuité urbaine que précisément le projet réfute comme dépassée.

Réduire le paradoxe suppose d'intégrer de la discontinuité dans le territoire métropolitain, en d'autres termes de faire valoir, à l'échelle internationale comme à celle de l'agglomération, une représentation du territoire structuré en pôles connectés entre eux. D'autres pôles sont en effet appelés à éclore : après l'ouverture d'Euralille, l'équipe de la SAEM, à l'effectif diminué, s'engage dans la conception d'autres projets, qui essaiment dans la métropole (la ZAC de l'Union, à Roubaix et Tourcoing, une étude pour le site de La Haute Borne, à Villeneuve d'Ascq). La SAEM se spécialise dans l'ingénierie de projets urbains, et ces projets différés expliquent la participation de ces villes au capital de la société d'économie mixte. Euralille représente alors, pour certains auteurs, une étape-clef de la « bifurcation métropolitaine » observée dans la région lilloise au cours des années 1990 : l'accession à la dimension internationale coïncidant avec la réorganisation d'une aire métropolitaine marquée par la densité urbaine et la solidarité des composantes[24].

---

[23] J. P. Baïetto, "Réflexions et propositions sur le processus de développement du centre d'affaires européen de Lille", 25 février 1987, archives Euralille, cité par F. Vermandel, *art.cit.*, p14

[24] D.Paris, J.F.Stevens, *Lille et sa région urbaine. La bifurcation métropolitaine*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographies en Liberté, série Métropoles 2000, 2000

Dans cette lecture, pourtant, l'articulation de l'échelle locale à l'échelle internationale demeure problématique : les représentations spatiales sont unifiées mais les diagnostics discordants. La scène internationale est définie comme concurrentielle ; à l'échelle de l'agglomération, le discours de la métropole semble évacuer la question, parfois au rang de survivance d'un autre âge. Ce discours est plus volontiers tenu par les acteurs politiques, on le relève chez Pierre Mauroy : « La ZAC de Lille vous concerne où que vous soyez dans la métropole » déclare-t-il aux membres de la Communauté urbaine, au moment de l'adoption du projet par cette instance[25]. Les controverses qui entourent le projet à ses débuts l'accusent pourtant de mobiliser une part si importante du budget de la Communauté urbaine qu'elle en lèserait les autres membres ; de fait, les restructurations successives de la SAEM conduisent la Communauté urbaine, devenue Lille-Métropole, à accroître notablement sa participation financière au projet. Il semble donc que la question de la concurrence "intra métropolitaine" ne soit pas si aisée à dépasser… Dix ans plus tard, P.Mauroy reconnaît que les relations entre Lille, Roubaix et Tourcoing ont connu quelques tensions, mais, à l'identique, affirme cette époque révolue : « On a fait la paix à la CUDL avec Roubaix et Tourcoing. Euralille profite à la métropole toute entière. »[26].

Le recours à l'échelle internationale permet de redéfinir le statut de la ville et de penser sa morphologie sur un autre modèle. Le concept de métropole est celui qui permet l'articulation de l'échelle locale à l'échelle internationale au sein d'une représentation spatiale unifiée. La métropolisation ainsi amorcée se lit non comme une « homogénéisation économique et sociale » mais comme un processus de « différenciation croissante des espaces constitutifs de l'agglomération »[27]. Dans un contexte d'écarts allant s'amplifiant entre les « morceaux » de la ville, la question se pose alors de leur solidarité : tels seraient les termes de la « nouvelle question urbaine »[28]. Ces constats sont à rapprocher du diagnostic de J.S.Bordreuil, posé dans un tout autre cadre, celui de « la ville émergente » qu'ont proposé Y.Chalas et G.Dubois-Taine, et sur un autre plan, celui de l'urbanisme plus que de la sociologie. Désormais, note-t-il, « bien des fonctions urbaines cherchent et trouvent le principe de leur plein exercice dans l'écart plutôt que dans le rapprochement » ; dans « les conditions hyperurbaines », il n'y a plus de « principe de gravité », « la ville s'évase » en « plates-formes juxtaposées » que l'auteur qualifie « d'espaces célibataires » marqués par des « coupures environnementales »[29].

Sans confondre les deux cadres de pensée (la ville émergente ou la ville devenue métropole), on peut souligner le parallélisme des constats : plus que jamais, c'est l'écart qui est la dynamique urbaine motrice, distinction de qualité et/ou éloignement physique, et du pôle à la plate-forme, ce sont les mobilités qui dessinent l'ensemble urbain de référence. Luttant à sa manière contre ce scénario d'évasement de la ville, le projet Euralille peut se lire comme la tentative de rapatrier l'écart au centre.

2.2.3 « Le nouveau Lille »

Découvrant la ville de Lille la veille de l'audition de novembre 1988, Rem Koolhas se dit « étonné de trouver une ville aussi intacte, (…) presque sans aucun signe de

---

[25] *Lille actualités*, mai 1990

[26] *Nord-Éclair*, 8 juillet 2000

[27] F.Cuñat, *Atlas historique des villes de France, op cit*.

[28] *Esprit*, "La nouvelle question urbaine", novembre 1999

[29] J.S. Bordreuil, "Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes. Note sur les défis de « l'urbanisme métapolitain »", in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°82, mars 1999

modernité ». Frappé « par la typologie très pure du centre-ville par rapport à la périphérie », il déclare au concours « qu'un projet qui doit se trouver à cet endroit, sur une faille entre centre et périphérie, doit se définir en contribuant à la définition mutuelle des deux parties »[30].

Abandonnant « l'illusion de la continuité », Rem Koolhaas travaille à l'interconnexion, c'est-à-dire à l'articulation plus qu'à la soudure, à l'accentuation des ruptures plutôt qu'à leur atténuation. « Plus le fossé entre l'ancien et le nouveau sera vivant, plus grande sera l'énergie du nouveau Lille », énonce K. Shinohara (architecte d'une Tour Hôtel qui ne verra pas le jour), au diapason de l'architecte en chef sur ce point. Conjurant l'hypothèse d'une dilution du nouveau programme dans la ville, qui en émousserait la capacité dynamisante, Rem Koolhaas s'emploie à marquer le caractère spécifique d'Euralille. Le projet est dès lors fondé sur une dynamique de rupture, de différenciation « radicale », dont le pendant est la thématique de la passerelle.

Concentration

Revitalisation de son centre et symbole de sa nouvelle envergure, Euralille peut-être lue comme la vitrine de la ville de Lille, son fer de lance. Une trentaine d'années après la construction du « Nouveau Siècle » (un bâtiment offrant une salle de concert, des logements et quelques commerces, en bordure de la vieille ville), c'est un nouveau futur qui s'annonce : c'est « le Lille du 21ème siècle » que *La Voix du Nord* voit « sortir de terre »[31].

Le projet se veut diversifié : là où les réseaux de transport s'enchevêtrent, bureaux, centre commercial, hôtels, logements, parc urbain, musée (qui ne verra pas le jour), écoles et lieux de loisirs s'imbriquent, c'en est fini du « zoning » d'après-guerre. Mais la diversité est toute relative : l'offre est adaptée à un public très ciblé, compétitif et mobile, en un mot, *moderne*. Ce qui est vrai pour l'offre scolaire (groupe scolaire international, concernant l'enseignement primaire, Ecole Supérieure de Commerce, pour l'autre bout de la chaîne éducative) est valable aussi concernant le logement : hôtels deux et quatre étoiles[32], formules « d'hébergement spécifique –pour chercheurs, cadres, étudiants »[33], et programmes résidentiels de haut standing forment le programme. Au « nouveau Lille » s'assortissent de « nouveaux habitants », bientôt désignés sous le nom d'« Euralillois » dans les dépliants promotionnels édités par la société Euralille. Des habitants intermittents, d'une part, avec la formule d'appartement-hôtel ; Euralille représente alors une « figure de proue » de ce nouveau type d'habitat, « plus nomade qu'auparavant », adapté à ce public de « cadres qui vont s'installer à Lille pour une durée de cinq, six mois, qui sont amenés à faire fréquemment l'aller-retour entre Lille et Paris », selon l'explication d'un membre de la SAEM. Mais aussi des habitants à long terme, jeunes adultes et jeunes familles dont on souhaite enrayer la tendance à aller vivre en périphérie « entre 35 et 50 ans», c'est-à-dire la période de leur vie la plus "active" –et dépensière. Conçu pour adoucir « l'image habituellement glacée du centre d'affaires »[34], le programme de logements dépassera ces espérances. La commercialisation des logements connaîtra un succès sans commune mesure avec celle des bureaux, donnant lieu à la conception de nouveaux programmes : au

---

[30] Entretien avec R. Koolhaas, *Euralille, Poser, Exposer*, p.52

[31] *La Voix du Nord*, 22 février 1994

[32] Le projet d'hôtel quatre étoiles faute de financement, sera ajourné, puis repris en 1999 –l'ouverture est prévue pour 2002.

[33] F. Vermandeel, *art. cit.*, p 18

[34] selon l'expression de F. Vermandeel, *art. cit.*

total, sur le site Euralille uniquement, c'est près d'un millier de logements qui sont créés. Tout se passe comme si, d'élément moteur, le centre d'affaires était devenu élément second, en tout cas pour la première période de commercialisation des bureaux.

L'interconnexion des moyens de transport et l'imbrication des programmes ont leurs traductions esthétiques. Les tours de bureaux enjambent la nouvelle gare (ce qui entraîne un surcoût estimé entre 7 et 12% [35]). Socles du projet, les infrastructures de transport sont mises en scène, même si en cette matière certaines propositions « visionnaires » de l'architecte seront revues à la baisse pour des raisons financières et politiques ; citons le projet (écarté sur l'insistance du maire) de boulevard périphérique surplombant le futur centre commercial, et « l'espace pyranésien » (« cratère paroxystique des échanges métropolitains »[36] regroupant dans une vaste hélice station de métro, de tramway, accès routier au parking, vitrine sur la gare Lille-Europe) éloigné des attentes des gestionnaires davantage soucieux de cloisonner les espaces.

En « mariant les ingrédients traditionnels de la vie urbaine »[37] au centre d'affaires, le projet se veut la *symbiose* en une même *entité* (les termes sont de Rem Koolhaas) des fonctions urbaines élémentaires, à la manière d'un précipité de ville, d'une concentration. Rien ne semble manquer à ce nouveau morceau de ville, qui se veut novateur jusqu'à intégrer des interventions artistiques aux éléments les plus ordinaires ou les plus triviaux du bâti, comme pour les requalifier, en élever la dignité –leur donner un supplément d'âme en quelque sorte (mur vidéo le long de l'allée Le Corbusier, interventions plastiques dans les parkings du Triangle des Gares). Mieux, le projet se propose de résorber la traditionnelle contradiction opposant au central le périphérique. En insérant au centre des programmes usuellement logés en périphérie d'agglomération (centre commercial doté d'une très grande surface, projet remisé de complexe cinématographique), les aménageurs entendent manifester qu'il n'y a pas de fatalisme de la forme, pas de nature intrinsèquement périphérique à ces éléments. En construisant ce morceau de ville, les aménageurs se font bâtisseurs d'avenir : ce saut temporel leur permet d'affirmer comme vraies les propriétés urbaines qu'ils supposent à la ville de demain. « Un gigantesque projet futuriste est projeté à deux pas du centre-ville, condition inhabituelle qui permet d'implanter des activités dites périphériques au cœur de la ville. Confronté à l'existant, il s'agit de faire un saut quantique jusqu'à un futur radical tant exotique qu'imminent »[38].

Passerelle et rupture

Lorsqu'Euralille se décline sous la forme de la passerelle, du lien intégrateur entre des morceaux de ville auparavant disjoints par les voies routières à gros gabarit, ce sont des morceaux choisis qui se trouvent réunis. Le thème de la passerelle est évoqué s'agissant du bâtiment-pont que devait être le Palais des Congrès, placé de l'autre côté de la gare Lille-Flandres : en enjambant les voies ferrées, Congrexpo devait marquer sa continuité avec le nouveau quartier. Avant tout, il s'agit donc ici d'une continuité interne entre les éléments du programme.

Les problématiques spatiales du programme-cadre inscrivent Euralille à la lisière de l'agglomération et du centre d'agglomération, et font peu de cas des quartiers populaires qui sont à la marge du projet : lorsque des flèches autres que celles des voies autoroutières

---

[35] Entretien avec R. Koolhaas, in *L'architecture d'aujourd'hui,* n°280, avril 1992, p.164

[36] comme aime à la présenter Rem Koolhaas

[37] selon l'expression de F. Vermandeel, *art. cit.*

[38] Propos de R Koolhaas rapporté par E.Doutriaux, *art. cit.,* p.94

sont tracées, elles relient les quartiers résidentiels de La Madeleine au centre administratif (et non, par exemple, les quartiers d'habitat social aux équipements culturels ou commerciaux projetés).

C'est que la réussite du projet est indexée à sa capacité à faire rupture avec le tissu environnant. Tout se passe comme si le passage à l'ère moderne se faisait par exclusion ; le traitement de l'espace est symptomatique de la distinction opérée avec les quartiers populaires. Le projet est gros consommateur d'espace : son emprise au sol et l'unité qu'il manifeste même esthétiquement produisent un effet de masse en rupture avec les gabarits des quartiers mitoyens. La rupture est voulue, présentée sur le plan esthétique comme un effet dramatique, et sur le plan urbain comme une condition nécessaire au renouveau : c'est le thème du salutaire « coup de poing dans la ville ». Et pour exalter le nouveau quartier, seconde consommation d'espace, le vide s'impose autour de lui. Ceci rappelle « la célébration de puissance qui exige l'*ex nihilo* comme son garant dramaturgique » dont parle J.S.Bordreuil à propos de l'esthétique de la grande surface[39].

Dans la lignée du propos développé par l'architecte, un avis du Cercle de qualité urbaine et architecturale rappelle cette nécessité de rupture avec la « banlieue », ou plus exactement avec les quartiers populaires limitrophes. « Il serait souhaitable de reconsidérer le parti proposé pour les franges du projet côté Saint-Maurice et Fives. Il serait judicieux de marquer la limite du tissu existant et du Centre des gares par un vide, qui permettrait aussi de marquer la ceinture verte de Lille (…) » précise le Cercle de qualité en novembre 1989[40]. Non sans ironie, l'alibi verdoyant est invoqué : on parle de ceinture verte, on se félicite de la création d'un parc urbain dans une ville qui en compte peu. Mais c'est à une sorte de transfert qu'on assiste : le projet rogne sur le parc des Dondaines, très fréquenté par les habitants de Caulier, plutôt populaire, et suffisamment vaste pour accueillir des équipements divers : il comprenait entre autres une rampe d'escalade, de nombreux jeux pour les enfants, une ferme pédagogique, et logeait même sur son flanc un centre équestre privé, avec un recrutement social orienté vers les couches plus aisées. Sur l'emprise de l'ancien parc seront construits les nouveaux boulevards périphériques[41], les voies du TGV passant elles en-dessous, en tunnel. Le nouveau parc est ramené de l'autre côté de ces infrastructures viaires, au cœur du nouveau quartier, et ne comprend plus aucun jeu. Présenté comme un gage de la qualité urbaine du projet, il correspond davantage à un transfert d'équipement, d'un quartier populaire au nouveau quartier d'affaires et à ses « nouveaux habitants ».

Articulation et changement d'échelle

La théorie urbaine qui anime le projet est celle de la confrontation intégratrice[42] ; elle semble directement inspirée du modèle du silex et tient en deux mots : il faut frapper très fort ces deux éléments antagoniques propres à la ville que sont le centre et la banlieue et de cette confrontation naîtra une entité urbaine d'un nouveau genre, relevant d'une autre

---

[39] J.S.Bordreuil, "Changement d'échelle urbaine…", *art. cit.*

[40] *L'architecture d'aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.122

[41] C'est en 1986 que le nouveau tracé du boulevard périphérique est dessiné. La décision n'est pas imputable au projet Euralille lui-même, mais y est intégrée.

[42] « Le projet urbain d'Euralille, conçu par Rem Koolhaas, propose une nouvelle approche de la ville. Il dépasse les attentes fonctionnelles et rationnelles du programme en procédant d'une nouvelle logique : celle qui consiste à créer un rapport conflictuel avec le tissu environnant » relate I. Menu, architecte qui fut au sein de la SAEM collaboratrice de Rem Koolhaas dont elle rappelle un maître-mot : le « Fuck context syndrom ». I.Menu, *Euralille, Poser, Exposer*, op. cit. , p 8

échelle et d'une autre morphologie, subsumant ces contradictions, en un mot manifestant l'entrée dans une nouvelle dimension –la dimension métropolitaine. Dans un entretien avec Rem Koolhaas, sous le titre « Un rationalisme paradoxal », F.Chaslin utilise la forme interrogative pour résumer l'ambition du projet : « La cité des tours qui chevauchent la gare du TGV a donc été conçue comme une sorte de grande barrière capable d'articuler la ville et sa banlieue à l'emplacement de l'ancienne zone non ædificandi ? »[43] La structure discursive qui permet à une « grande barrière » d'articuler « ville et banlieue » est le changement d'échelle, que les tours expriment sur le plan architectural : « Nous les avons employées comme un élément de transition entre une échelle et une autre », relate l'architecte dans le même entretien.

Ainsi, les tours sont le « signal qui manifeste qu'on n'est pas seulement à Lille mais aussi à 40 minutes de Paris ou du cœur de Londres. Elles font explicitement référence à une lecture à connotation internationale et démontrent que le site a sa propre forme d'attractivité et d'urbanité».[44] Le risque dès lors est celui de l'autonomisation d'un morceau de ville dont on a patiemment construit la spécificité ; c'est un organisme public, l'Agence d'urbanisme de la métropole lilloise, qui le pointe : « L'approche est trop circonscrite au seul centre des Gares et trop autonome et il serait souhaitable que des études coordonnées soient menées notamment sur toutes les franges de Lille, sinon on risque de réussir le centre des Gares et de rater Lille. »[45]

L'ambition de faire d'Euralille une entité territoriale *sui generis* est si forte qu'en 1995, l'aménageur, dans le souci d'assurer la cohésion interne du quartier émergeant, regrette de voir s'amenuiser le rôle de la SAEM, qui souhaitait « prendre à [sa] charge la gestion du site après la phase de réalisation ». La politique de gestion comprend « la prévention, la sécurité, l'animation », selon l'aménageur J.P. Baïetto ; la confier à la SAEM aurait pu permettre de « la tirer vers le haut »[46]. Le maire pourtant demeure hostile à un traitement d'exception de ce qui ne sera jamais qu'officieusement le onzième quartier de Lille.

Le rappel de la forme urbaine

Contrastant avec la dimension « futuriste » du projet, qui en appelle à de nouvelles formes d'urbanité et en réfère volontiers au discours de la virtualité, les monuments d'architecture s'exposent avec le vocabulaire de la rue, ou de la maison, d'une familiarité rassurante autant que stéréotypée.

Que l'architecte F. Deslaugiers décrive son ouvrage, le viaduc Le Corbusier, comme « une rue aérienne en balcon sur la place d'Euralille »[47] n'est pas démesurément surprenant.

Que J.-M. Duthilleul vante les qualités de la gare–rue, à Lille comme ailleurs, est presque inévitable, quand les gares contemporaines ne sont plus bâties sur un principe de clôture, comme il en était l'usage au siècle précédent. D'une gare le plus souvent terminus et *porte* de la ville, le modèle est passé à la gare de passage davantage *perméable* à la ville.

---

[43] "Un rationalisme paradoxal", entretien avec Rem Koolhaas, in *L'Architecture d'aujourd'hui,* avril 1992, n°280, p164

[44] Rem Koolhaas, *Archicrée*, n°262, décembre 1994

[45] Relevé de conclusions de la réunion du Cercle de qualité urbaine et architecturale du 16 novembre 1989, Ville de Lille/ Euralille-Métropole, cité par X.Malverti, "La grande échelle de Rem Koolhaas", *art. cit.*

[46] Entretien avec J.P. Baïetto, *Euralille, Poser, Exposer,* op. cit., p.44

[47] *L'Architecture d'Aujoud'hui,* n°280, avril 1992, p.131

Permettant « de rendre au train sa familiarité avec le citoyen »[48], la rue devient alors la forme préconisée permettant à la gare d'être insérée dans la ville, et à la ville d'être dans la gare (en disposant le long de la rue services et enseignes commerciales). « Sur l'emprise des voies directes, la grande galerie, "baladoir" entre le train et la ville… soit, simplement, une rue qui, à intervalles réguliers, donne accès au quai. Elle draine, par ses portes, l'ensemble des modes d'accès. Elle est aussi le vestibule d'où le regard embrasse à la fois les trains, le métro, le tramway, le paysage environnant et la ville entière. »[49]

En matière de conception de centres commerciaux, il semble que certains termes imagés soient tout à fait usuels : les couloirs se font galeries, ou artères, ou mail. Or mettre des rues dans un immeuble, c'est en parler comme d'une ville, ou un simple quartier. Dans le cas de centres commerciaux construits de façon isolée en périphérie, l'emprunt au vocabulaire et aux formes de la ville peut être lu comme une stratégie "d'urbanisation" de dispositifs commerciaux dont la configuration animée par une « logique de la clôture » et « retournée sur elle-même » témoigne de l'autonomisation du dispositif commercial par rapport à la ville[50]. A Euralille, le parti affiché est celui de la continuité : la description des mails inscrit le centre commercial dans la ville. « …le mail diagonal, conçu à l'image de cette artère qu'est Broadway dans le plan général de Manhattan. Le mail traverse le bâtiment depuis l'entrée principale jusqu'à l'atrium du World Trade Center. Son tracé, présent dans les schémas urbains de Rem Koolhas, est le lien entre le centre de Lille et le quartier Euralille. (…) Un second mail perpendiculaire à l'artère diagonale met en relation [nonobstant la gare Lille Flandres au milieu du parcours] le centre administratif de la ville de Lille et la place [F. Mitterrand]. »[51]

Mais "l'urbanité" du centre commercial va plus loin encore : outre ses commerces, celui-ci comprend un guichet de poste, un lieu d'exposition, une galerie d'art n'a pas survécu mais, plus surprenant, même l'offre religieuse y est représentée en un centre œcuménique, « lieu de silence » animé par trois congrégations. Rem Koolhaas est formel : « Nous avons traité ce programme péri-urbain comme un véritable centre urbanisé », avec « de vrais espaces publics »[52]. Tous les caractères de l'urbanité sont en somme réunis… C'est « un mini centre-ville »[53] voire « une cité à l'intérieur de la cité ». Roch-Charles Rosier, alors directeur du centre commercial, ne s'y trompe pas. En détaillant ses fonctions dans une interview accordée à un journal local (assurer le confort, la sécurité, la maintenance du lieu, mais aussi la promotion du centre commercial et le représenter vis-à-vis d'interlocuteurs extérieurs), il conclut par une analogie saisissante : « Un vrai travail de maire, ne trouvez-vous pas ? Le maire d'une commune de deux mille habitants, qui accueillerait chaque année environ 18 millions de visiteurs »[54].

---

[48] entretien avec J.M. Duthilleul, *Euralille, Poser, Exposer, op. cit.*, p 86

[49] J.M. Duthilleul, propos rapportés par *L'Architecture d'Aujoud'hui*, n°280, avril 1992, p.109

[50] Les auteures notent également que le recours à des architectes de renom pour construire un centre commercial permet en réintroduisant dans le dispositif commercial une valeur architecturale, de « doter cet espace de transactions marchandes des attributs d'un lieu ». C.Chivallon, N.Marme, D.Prost, "Artefact de lieu et urbanité. Le centre commercial interrogé", in *Les Annales de la Recherche urbaine*, n°78, mars 1998

[51] Isabelle Guillauic, chef de projet de l'agence Jean Nouvel, *Euralille, Poser, Exposer*, op. cit., p.117

[52] R. Koolhaas, *Archicrée*, n°262, décembre 1994

[53] Le Mag de Lille-métropole, supplément à *La Voix du Nord* du 25 juin 1998

[54] L'Hebdo de Lille-métropole, supplément à *La Voix du Nord* du 13 novembre 1997

Epilogue : continuités et réorientations du projet

Le caractère passionné des débats qui ont entouré l'émergence du projet Euralille, ou des propos qui en retracent le cours, témoigne de l'importance qu'il revêt : c'est à la modernité qu'il invite. Etroitement liée au développement du TGV, la modernisation décrétée de l'agglomération lilloise est systématiquement référée au niveau international et invite à une autre manière de penser la ville : « la ville dans son approche métropolitaine a recours au niveau international pour définir son projet de développement à moyen et long terme » écrit F. Cuñat[55]. Prestige de cette référence, jusque dans le choix d'architectes célèbres internationalement, couplés pour faire bonne mesure à des architectes "locaux" pour chacun des « personnages construits » du programme. Les choses se compliquent dès lors que les échelles territoriales sont manipulées comme des échelles de prestige et associées à des échelles temporelles.

L'intégration de la ville à la scène internationale a dans un premier temps été subordonnée à une certaine forme de rupture avec la ville existante, sur le plan architectural et esthétique, mais aussi sur le plan urbain et théorique. Rappelons que c'est la « vision de la ville » de Rem Koolhaas qui séduit au concours initial ; C.Vasconi, qui privilégiait comme axe de travail celui de la continuité urbaine, en fut un concurrent malheureux. La radicalité de la confrontation du nouvel ensemble urbain au tissu environnant est la première clef d'un projet qui « permet, par cette coexistence, d'imaginer une espèce de profit mutuel sans entraîner une confusion de langage. »[56] L'autre ligne directrice, son pendant, est celle de la passerelle, des amarres tendues vers la ville pour que prenne la « greffe » tant attendue. De nombreux éléments du projet se déclinent ainsi sous les traits du passage, parfois pourtant si malaisé que le terme devient métaphorique. C'est dans une seconde phase de l'aménagement qu'il est prévu d'y remédier (ainsi, grâce à l'appui de fonds européens, 5,5 millions de Francs sont débloqués en 2000 pour permettre aux piétons quittant la gare Lille-Europe par la Place F.Mitterrand d'emprunter un escalier mécanique ou un ascenseur, plus adapté que l'escalier simple aux personnes en fauteuil roulant et même… au transport de bagages ; le débouché "naturel" de la gare-rue dans le centre d'affaires attend toujours sa façade ; la passerelle reliant le Triangle des Gares à la gare Lille-Flandres et au centre administratif demeure orpheline, passerelle sans issue…).

Les nouvelles perspectives pour Euralille 1, comme le projet Euralille 2, présentés au public lillois en septembre 2000, marquent de ce point de vue un sérieux infléchissement, tout en s'inscrivant dans la continuité : la même diversité de programmes et les mêmes ambitions sont affichées.

Aux côtés de la gare Lille-Europe, le quartier d'affaire s'enrichit d'un duo de bâtiments reliés entre eux par un système de passerelles : l'Espace International et l'hôtel quatre étoiles tant attendu (ajourné lors de la première phase, on en reparle lorsque Lille pose candidature pour accueillir les Jeux Olympiques de 2004 ; responsable du développement économique, O. Danziger salue la décision de construire enfin cette « arlésienne »[57]). Initié par la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Espace International regroupera « tous les services de la métropole, de la région et de l'Etat travaillant au

[55] *Atlas historique… , op. cit.* , p. 114

[56] R. Koolhaas, *Euralille, Poser, Exposer*, op. cit., p.65

[57] *La Voix du Nord*, 1 février 2000

rayonnement économique de la métropole »[58]. A l'éclatement des institutions répond donc la concentration des services tournés vers le secteur international, placés dans un rapport de voisinage avec le milieu des affaires, pour lequel le parc de bureaux s'agrandit : une Cité de l'Europe devrait également voir le jour. Parallèlement, les programmes de logements continuent (près de 500 logements sont en construction sur les franges de La Madeleine et de Saint-Maurice-des-Champs).

Sur le site de l'ancienne Foire de Lille (20,9 hectares, soit 190 000 m^2 constructibles), c'est « un quartier mixte » qui est projeté. Il comprendra de grands équipements (un nouveau siège pour le Conseil Régional, prévu pour l'an 2003, extensions des surfaces d'exposition de Lille Grand Palais, qui, en 1999, accueille un million de visiteur), mais aussi « des bureaux, des locaux d'activité, des équipements hôteliers, divers équipements sportifs et de proximité et un nouveau quartier d'habitat paisible de 600 à 800 logements dans un environnement boisé, le *Bois Habité* »[59]. Rebaptisé Boulevard Hoover, ce tronçon de l'ancien périphérique Est prolonge le site de la ZAC des deux gares : le site Euralille s'étend au total sur près de trois kilomètres de long qualifiés « d'épine dorsale », « axe d'équipements affirmant le dynamisme de la métropole »[60].

L'emprise territoriale a changé, le discours aussi : « l'objectif est de réduire les traumatismes provoqués par le passage des grandes infrastructures », annonce le nouveau magazine municipal[61]. L'appréciation de Rem Koolhaas des conditions de possibilité d'Euralille 1 était toute autre : « Nous n'avons pas cherché à imposer *a priori* ni une esthétique ni une poésie du chaos, du choc des éléments urbains ou de l'exacerbation des infrastructures. Nous nous sommes simplement trouvés face à une situation qui l'imposait. »[62] Après le discours du choc, c'est celui de la conquête qui domine, renforçant encore la rupture manifestée dans la première période : « Euralille 1 va franchir l'autre rive, celle du Boulevard Périphérique au-delà de Lille-Europe », déclare le maire commentant les programmes de logement[63]. Mais c'est la réapparition du thème de la continuité qui est la plus frappante : nouveau directeur de la société Euralille, issu de la mission interministérielle des Grands Travaux initiée par F.Mitterrand, « Jean-Louis Subileau s'est attaché à changer l'image d'Euralille, ou plutôt à produire une nouvelle image du projet, avec des continuités urbaines, des dessertes, des circulations lisibles, des partis clairs d'accrochage au tissu urbain et des définitions précises des espaces publics. »[64]

Le nouveau directeur reconnaît toutefois la pertinence des orientations initiales du projet, à la mesure de son ambition. « Il n'y avait sans doute pas d'autre moyen que d'être excessif pour marquer la volonté de regénérescence urbaine », souligne-t-il, et s'il développe un autre discours, c'est au service des mêmes fins, dans le respect de « l'aspect grand centre métropolitain ». « Ma plus grande crainte est que l'opération s'affadisse », confesse-t-il comme pour souligner l'ambivalence de ce pari…

---

[58] *Nord-Éclair*, 8 juillet 2000. *La Voix du Nord* du14 octobre 1999 dresse une première liste de ces institutions : Norcomex, Direction Régionale du Commerce Extérieur, COFACE, Nord Pas-de-Calais Développement.

[59] *Le journal de Lille. Nous, Vous, Lille*, septembre 2000

[60] P.Mauroy, *Nord-Éclair*, 8 juillet 2000

[61] *Le journal de Lille. Nous, Vous, Lille*, septembre 2000

[62] Entretien avec R. Koolhas, *L'Architecture d'Aujoud'hui*, n°280, avril 1992, p.163

[63] *Nord-Éclair*, 8 juillet 2000

[64] "Euralille, une intégration délicate au tissu urbain", *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, 2 juillet 1999

Le projet Euralille est, tantôt salué, tantôt décrié, toujours rapporté à la modernité qu'il manifeste, ou annonce. Certains éléments de cette genèse plaident en effet en faveur de la nouveauté : c'est le rapprochement de catégories d'acteurs présentés comme historiquement inconciliables qui est le trait le plus marquant. Sur le long terme, la "synergie" impulsée entre des institutions telles que la municipalité et la Chambre de Commerce retient l'attention des observateurs[65]. Mais ces rapprochements ne se limitent pas au cadre institutionnel : l'ambition métropolitaine semble fédératrice. Le projet Euralille s'inscrit alors dans un ensemble de stratégies de « marketing urbain ». La candidature pour l'accueil des Jeux Olympiques de 2004 fait écho à l'effet d'annonce entretenu autour d'Euralille, effet qui est une part non négligeable de son succès, selon cette responsable d'agence immobilière : «…quant à l'impact d'Euralille, ça a été fantastique, parce que, qu'on aime ou qu'on n'aime pas Euralille, ça a permis de parler partout, à travers la France au moins, et puis quand même au-delà des frontières, sur Londres, sur Bruxelles, de Lille, de son développement, de son objectif de devenir une ville internationale, ça a été ça l'effet, un effet de *dumping*, enfin, de *booster* pour le développement de Lille, ça a boosté un peu le développement. De même que la deuxième annonce de la participation aux Jeux Olympiques de Lille, ça a été de renforcer Euralille. On a parlé une première fois de Lille, au sujet d'Euralille, une deuxième fois au sujet des Jeux Olympiques ».

Moderne, la théorie urbaine sous-jacente au projet l'était au sens de G. Balandier, pour qui « la modernité c'est le mouvement, plus l'incertitude »[66]. Le projet Euralille accorde en effet une importance déterminante aux nouvelles mobilités que permet le TGV ; Rem Koolhaas dans ses écrits souscrit à cette incertitude latente, important en matière urbaine les développements de la théorie du chaos, et ses conséquences en termes d'imprévisibilité. Le projet pourtant se veut volontariste.

Que le constat premier soit celui d'une certaine déterritorialisation des activités économiques (le « flottement opportuniste ») marque un changement d'ère : si au XIX^{ème} siècle le développement du réseau ferroviaire accompagne et soutient la révolution industrielle, un siècle plus tard c'est presque la révolution virtuelle qu'annonce le TGV, utilisé comme un symbole de mobilité toujours accrue et toujours plus rapide, redoublant l'effet d'autres réseaux, immatériels ceux-ci.

L'argument de la modernité ne se borne pas à être ambigu : il permet en outre d'opposer une fin de non-recevoir à la tribune des critiques. Constat qui vaut au-delà de considérations purement esthétiques. « Evidemment, dans ce sens, Euralille est laide ; cela aurait été pathétique, (oserais-je dire malhonnête) si elle ne l'avait pas été. Elle est laide parce que c'est une opération délibérée de modernisation pour changer l'essence d'une ville.(…) Qu'ils haïssent Euralille, mais qu'ils reconnaissent en même temps leur résistance fondamentale à la modernisation. » Et Rem Koolhaas de conclure : « L'amertume partagée évoque un public qui se plaint d'être trompé par le prestidigitateur. N'accusez pas le magicien de l'avoir rendu trop crédule, de lui avoir donné ces moments sublimes d'illusion. »[67]

---

[65] D.Paris, J.F.Stevens, *Lille et sa région urbaine. La bifurcation métropolitaine, op. cit.*

[66] G.Balandier, *Le détour,* Paris, Fayard, 1985

[67] R. Koolhaas, "Non-lieu sur un non lieu", in *Euralille, Poser, Exposer*, p187-188

3. Composition écologique du site

Le territoire d'Euralille polarise l'attention ; cette création urbaine paraît condenser les enjeux de la métropole et, tout autant, les représenter. Façonné dans un premier temps par le discours de la rupture, Euralille aurait pu figurer une île dans la ville. Tout juste la nouvelle Gare Lille-Europe, en faisant écho à "l'ancienne gare" située à moins de cinq cents mètres, invitait à considérer un périmètre élargi. Il nous a semblé, à l'inverse, que la compréhension des enjeux et des logiques territoriales du quartier de gare débordait ce cadre restrictif ; nous avons opté pour une définition extensive du terrain.

L'espace urbain que nous avons pris pour objet s'arrête après la gare Lille-Europe, mais avant le Vieux-Lille et le secteur piétonnier. Il comprend donc les deux gares centrales de Lille et le centre commercial Euralille, mais ne s'y réduit pas. Ces "figures urbaines", incontournables, marquent des points forts du site mais n'en épuisent pas la complexité. Ce terrain présente en effet des caractères contrastés : d'un côté, avec ces équipements imposants, c'est un pôle de transports et un pôle d'attractivité ; de l'autre, derrière ces points remarquables et les grosses artères qui les desservent, se dévoile un quartier relativement isolé, ou plutôt, excentré. Paradoxal au premier abord, ce contraste s'inscrit dans un ensemble de tensions qui animent ce terrain élargi : tensions liées aux dynamiques de la centralité, entre ce qui fait "quartier" et ce qui fait "métropole", mais aussi tension entre espaces publics et espaces privés, entre dynamisme immobilier et maisons délabrées, entre activités tertiaires qualifiées (cabinets d'affaires, d'avocats, de commissaires priseurs, etc…) et agences d'interim pour des emplois précaires et peu qualifiés, entre lieux de loisirs et lieux de travail, entre lieux stratégiques de décision et institutions d'accueil de personnes sans domicile, entre étalage de richesses et pauvreté, entre logique d'accessibilité et logique de sécurisation, pour ne citer que ces quelques lignes de clivage. Tout se passe comme si le quartier de gare était un puzzle, une mosaïque éclatée dont les pièces se renvoient les unes aux autres dans un jeu de contraste et de miroir.

3.1 Situation

La gare est un point d'un arc qui se dessine en butée sur le centre-ville. La zone qui l'entoure donne ainsi un accès aux enjeux sur lesquels se bâtit la ville, aux tensions sur lesquelles se fait la métropole.

Après l'emplacement hors les murs de l'ancien débarcadère, l'emplacement définitif contribue à marquer les limites de la ville ; le monument signe bientôt l'accès au centre-ville, quand la percée haussmanienne de l'actuelle rue Faidherbe tire un trait sur les ruelles existantes et dégage la vue sur l'Opéra. De part et d'autre de la gare, aux bords de l'arc de cercle que dessine la rue de Tournai, deux opérations urbaines en trente ans : la cité administrative s'érige à deux pas de là où s'étendait le quartier populaire de Saint-Sauveur ; les tours d'Euralille se hissent en contrefort du nouveau périphérique qui encercle la ville, et redessine à sa manière le tracé des anciennes fortifications. Au-delà de ces bornes, des quartiers plus populaires : anciennes communes dont l'absorption par Lille redéfinit la position de la gare, en renforce la centralité : puisque la ville s'étend désormais hors ses anciens tracés, la position liminale de la gare s'estompe et son raccordement au centre est affermi par la percée visuelle et pédestre opérée à la fin du XIX^{ème}. Les enjeux de la métropole se lisent comme cette tension des centres et des périphéries, combinaison

spatiale et sociale dont l'espace urbain tissé autour de la gare donne un raccourci de lecture dans la mesure où il est à plusieurs reprises le lieu historique de leur formulation.

Pôle de transports, la gare est le point par lequel arrive la banlieue ; elle marque les limites de la ville historique puis du centre-ville ; lorsqu'au cours du XX^{ème} siècle ses fonctions stratégiques sont redéfinies, c'est de bureaux et d'administrations dont on la flanque, mettant ainsi en espace la séparation du centre décisionnel et des quartiers populaires d'habitation, ceux-là étant repoussés un peu plus loin. L'histoire de la métropole est celle du reflux des couches modestes de la population vers les périphéries, à mesure que le centre est rénové et réhabilité.

Singulièrement, le site de la gare prend part dans ces redéfinitions : le quartier attenant à la gare est celui qui forme tampon, ou jonction, avec le Vieux-Lille ; certaines continuités peuvent être relevées entre ces espaces, tant du point de vue synchronique sur les pratiques qui s'y déroulent, les jeux de démarcation et de concurrence auxquels elles donnent lieu, que de façon diachronique sur les imaginaires urbains dont ils sont le support. D'autre part, le programme Euralille, dans sa définition extensive, s'étend jusqu'aux confins de Moulins, en initiant une transformation de l'ancien Boulevard périphérique en boulevard urbain[68]. Contemporaines, les opérations urbaines d'Euralille et de la requalification du quartier de Moulins (dont l'implantation de la faculté de droit peut être prise pour symptôme) participent du même mouvement moderne d'expansion du centre, non plus par annexion, mais par densification interne. Il n'est pas anodin alors de remarquer que c'est autour de la gare que sont défrichés les derniers terrains centraux : la zone signe alors sa position stratégique. D'une part la zone *non ædificandi* que constituaient les anciens terrains militaires offre une formidable réserve foncière pour le nouveau projet urbain ; mais le tissu urbain environnant est lui-même retouché : des ilôts sont percés lorsque la naît rue des Canonniers, d'autres sont rasés et remplacés par des programmes de bureaux, à l'image de l'immeuble Scalbert, d'autres terrains enfin sont découverts et des parkings sauvages deviennent immeubles de logement de standing (moins cinquante logements HLM, sur un total de cent soixante logements).

Orientations

A l'Est, la gare Lille Europe, devancée par une vaste esplanade creusée en pente douce, longée par le boulevard périphérique, précède les quartiers de Caulier (plus populaire) et Saint-Maurice des Champs (plus aisé) qu'elle masque à la vue. A l'Ouest, la rue de Paris peut être choisie comme dernière limite des rues piétonnes, commerçantes. On délaisse au Sud la Cité administrative. Au Nord, le large boulevard Carnot est un axe routier important qui relie au périphérique ou entraîne vers la communes de La Madeleine, en direction notamment de Roubaix et Tourcoing. Au-delà du boulevard Carnot, un peu vers l'Ouest, débute le Vieux-Lille.

La circulation automobile converge vers la gare sur le modèle de l'étoile. Parmi les axes principaux, la rue Faidherbe est à double sens ; de part et d'autre, les rues du Molinel et des Canonniers par lesquelles on se rapproche ou s'éloigne de la gare (par la rue du Molinel en direction de la Place de la République, de la Préfecture et du Musée des Beaux-Arts, par la rue des Canonniers en direction ou en provenance de la vieille ville). Ces rues comprennent toutes deux plusieurs voies automobiles et une voie réservée aux bus et aux cyclistes. Encerclant la Gare Lille-Flandres, la rue de Tournai permet de rallier les

[68] Cette transformation a un caractère circulaire : ce qui redeviendra un boulevard en était un, avant d'être un Boulevard Périphérique.

boulevards périphériques ; entre le centre commercial Euralille et l'aile postale de la gare, elle devient rue Willy Brandt, et s'élargit : deux fois deux voies, parfois trois, ne suffisent pas à résorber une circulation automobile qui connaît aux heures de pointes de fréquents engorgements. Passant en surplomb de la Place François Mitterrand, et au travers de la Gare Lille-Europe, le viaduc Le Corbusier, en deux voies, relie le centre-ville aux quartiers de Caulier et de Saint-Maurice des Champs, et au-delà aux communes de Mons-en-Barœul et Marcq-en-Barœul (schématiquement on peut dire de l'une qu'elle est aussi populaire que l'autre a la réputation d'être bourgeoise).[69]

Face à la gare, dans l'alignement du bâtiment-voyageurs, la rue Faidherbe ouvre sur le centre-ville. Dans l'axe, on rejoint l'Opéra, la Vieille-bourse et la Grand'Place ; c'est le cœur de ville qui se déploie-là en deux branches : d'un côté, les rues maillées du Vieux-Lille et leurs boutiques de luxe, de l'autre, les tracés plus rectilignes des quelques rues piétonnes où se concentrent cinémas, magasins de prêt-à-porter et restaurants même rapides. En biseau sur ces territoires se trouve le terrain que nous avons délimité ; le terrain à qualifier est délimité d'abord par ce ni… ni… : distinct des rues piétonnes par la rue de Paris, et du Vieux-Lille par le boulevard Carnot.[70]

La rue Faidherbe comme toute saignée fait exception dans ce tableau : axe passant, axe de jonction, elle est ordonnée selon une latéralité qui n'est pas sans rappeler, toutes précautions d'échelle gardées, celles du Boulevard Magenta qu'ont décrit Alain Tarrius et Alain Battegay[71]. Du côté qui borde les rues piétonnes, des magasins bons marchés dont les étals s'ouvrent sur la rue et débordent sur le trottoir ; la chaîne de magasins Tati et ses agrandissements successifs en est le phare, la locomotive commerciale dans le langage économique, le meilleur signe en tous cas. C'est sur ce versant que se déroule l'essentiel des parcours des passants, c'est ce trottoir qui concentre le flux. Passant par là, le flot de passants dessine à sa manière la ville, en soulignant les morceaux significatifs (les endroits qui comptent) tout en qualifiant les lieux traversés (le profil des passants donne son empreinte au lieu). C'est à la foule moyenne, peu fortunée, indifférenciée, que s'adressent les magasins du versant pair de la rue Faidherbe, ils annoncent en cela les rues piétonnes ; leur bon marché, leurs faibles prix relatifs n'indiquent rien d'autre que la situation économique du gros de la population. En d'autres termes, l'évolution de la structure commerciale de cette rue, des enseignes à prix réduits (livres sauvés du pilon, enseigne la plus populaire d'une chaîne de boulangeries, …) complétant l'offre de Tati témoignerait moins de la paupérisation des zones afférentes à la gare, que de la situation de la population générale. Ce type de commerces bon marché n'est pas sans rappeler d'ailleurs les diverses foires commerciales saisonnières qu'accueille la Gare Lille-Flandres. Parmi les derniers arrivés, un Cash converter, magasin qui s'inspire de la formule des anciens Monts-de-Piété, en l'aménageant sensiblement, signe cette évolution. Les autres enseignes de cette

---

[69] Le plan de circulation ci-après donne un aperçu de ces artères principales. En trait plein, sont retracés les principaux circuits automobiles ; en pointillés, les flux piétons remarquables sont esquissés. Outre les deux gares SNCF, sont situées les stations de métro (M), les stations de tramway desservant Roubaix et Tourcoing (R et T), et les nombreux arrêts de bus (B) que concentre la Place des Buisses, près de la Gare Lille-Flandres. Les stations de métro Gare Lille-Flandres et Gare Lille-Europe sont au croisement des deux lignes de la métropole, de la cité hospitalière (Lille) à la cité universitaire (Villeneuve d'Ascq) et de Lomme à Tourcoing, à deux pas de la frontière belge.

[70] Le plan suivant donne la situation du terrain dans son environnement proche.

[71] Voir A.Tarrius, A.Battegay, *La Gare du nord et ses environnements urbains : explorations d'anthropologie urbaine*, Lyon, ARIESE, 1995

chaîne, à l'été 2000, étaient localisées, pour une vaste région Nord, à Rouen, Douai, Lens et Valenciennes.

L'autre versant de la rue Faidherbe, moins emprunté, présente également un linéaire commercial important. Les commerces ont changé ; il ne s'agit plus de déborder sur la rue, mais d'entrer dans des agences de service, plus confinées : on y trouve des banques, des pharmacies, des agents d'assurance et de voyage. Au cours de l'été 2000 s'est ajouté à cette liste un sex-shop grand public, "pour elle et lui", dont la scénographie rappelle celle des magasins d'en face : dans de grands bacs sont disposés à la vente des objets que signale d'abord leur prix réduit. Si, au-delà des produits, le principe commercial de cette boutique fait écho aux boutiques d'en face, la différence tient au degré d'ouverture (ou de débordement) sur la rue. Certes ces boutiques du côté impair sont également "tout public", tout au moins "grand public" ; mais la nature des services proposés impose une autre discrétion. Lorsque les boutiques sont fermées, très rares sont les passants à cheminer de ce côté, alors que le flux qui anime le versant opposé, s'il a diminué, n'a pas tari, continuant de marquer ce raccordement territorial avec les rues piétonnes. Il faut attendre des occasions exceptionnelles pour que la rue dans son entier soit empruntée par les passants ; le contraste est d'autant plus marquant encore avec l'autre pan du biseau, le quartier qui s'étale entre la rue Faidherbe et la rue des Canonniers.

Ainsi la rue Faidherbe se distingue des autres rues du site que nous avons délimité. C'est une rue composée de grandes bâtisses de cinq à six étages, les plus récentes datant des années 1920. Dans les rues avoisinantes, exceptée la rue du Molinel, les maisons à quelques exceptions près se font plus petites, d'un gabarit courant dans la métropole lilloise (deux à trois étages en général). Certaines de ces maisons sont fort anciennes : ici ou là, une date gravée dans la pierre rappelle au XVI^{è} ou au XVII^{è} siècle. Certaines maisons encore demeurent murées.

3.2 Composition

Les petites rues du quartier de gare ne présentent pas un linéaire commercial continu, encore moins homogène. Elles se distinguent en cela des grandes artères, comme la rue Faidherbe qui vient d'être évoquée, ou la rue du Molinel. Sur un plan commercial, cet axe semble en recomposition, ce que le travail de terrain, sur un temps ramassé, ne peut bien évidemment qu'approcher. Connue pour ses magasins de gros, principalement liés au textile (prêt-à-porter ou linge de maison), la rue du Molinel a vu s'ouvrir d'autres types de commerce et de service, commerces de détail dans le secteur informatique, services immobiliers et bancaires, agences de voyage et agences d'interim s'installant à la suite des restaurants placés au début de la rue, près de la Gare Lille-Flandres. Sur cette portion de la rue, l'échoppe du Loto, qui faisait écho au populaire PMU de la rue du Vieux Faubourg, a fermé il y a quelques années.

Dans les petites rues du quartier, le commerce et les services sont plus dispersés. On compte peu de commerces alimentaires, essentiellement des boulangeries. Parmi les activités les plus remarquables, agences immobilières, magasins d'antiquités ou activités liées au marché de l'art, agence de voyage, agences de travail intérimaire, sans oublier les sex-shops de divers types dont le quartier a l'exclusivité à l'échelle de la ville. La part la plus importante des enseignes concerne le secteur de la restauration.

Les enseignes de restauration

La structure des enseignes de restauration fait apparaître grosso modo deux cercles : au cercle des brasseries succèdent des restaurants plus petits, offrant d'autres menus, d'autres tarifs. Tout autour de la Place de la gare (sauf aux angles de la rue Faidherbe), des brasseries, parfois associées à des hôtels, d'inspiration régionale plus ou moins revendiquée (bières variées, moules-frites à tous les étages, jusqu'au nom de certaines enseignes : le Jean Bart, Hôtel Flandres-Angleterre, Le Lion des Flandres, Taverne Flamande,…). Parmi ces enseignes, il y a des chaînes de restaurants franchisés, dont un self-service. La part de ces chaînes tendrait à s'accroître, tandis que certaines brasseries "locales" ferment boutique (ainsi d'une brasserie qui semblait une véritable institution, sera remplacée par un restaurant franchisé). Ces restaurants n'ont pas de comptoir sur la rue, mais investissent le trottoir en y disposant terrasse, panneaux, pots de fleurs ; à la fermeture, entre minuit et deux heures du matin, le décor est rangé, les fleurs passent la nuit à l'intérieur. Face à la sortie latérale de la gare Lille-Flandres, ces brasseries se dotent de guichets extérieurs de vente à emporter.

Il semble que "l'effet gare" s'estompe rapidement : alors que le maillage des cafés et brasseries est continu, au coin d'une rue on quitte subitement l'animation et la relative mixité des publics sortis de la gare pour des rues désertes en soirée abritant des cafés aux allures de bistrot de quartier populaire (les salles sont plus petites, plus modestement meublées et équipées, et surtout les clients n'y sont que des habitués, loin de la possible indifférence polie observée dans les lieux de passage, la règle y est celle de l'interconnaissance).

Cette première ronde de brasseries s'étend de la rue des Buisses à la rue Charles Saint-Venant, mais… d'un seul côté du trottoir ; sur la rue de Tournai, en effet, cet appareillage de brasseries populaires fait face à quelques restaurants plus chers, plus distingués, qui éventuellement ont une extension "traiteur" ; entre eux, un simple café, le Bar de la gare, dont même la modestie du nom détonne.

Le deuxième cercle, à peine plus distant de la gare, se partage entre la rue du Priez et la Place des Reignaux / rue du Vieux Faubourg pour l'essentiel. Aux vastes brasseries succèdent des restaurants plus petits, pour une vingtaine voire une trentaine de couverts simultanés, parmi lesquels quelques petits « restaurants français », comme ils se nomment eux-mêmes. La taille des bâtiments, mais aussi leur ornement, contrastent avec les façades hautes et les enseignes lumineuses de la Place de la Gare. Dans ce cercle, schématiquement, les restaurants ont changé de couleur, aux moules-frites ont succédé les couscous ou le riz cantonnais.

Certains de ces restaurants font une spécialité des soirées "exceptionnelles", l'un d'eux dispose d'une scène où parfois danse une jeune femme. A ces exceptions près, se concentrent dans cette zone des échoppes de restauration rapide, doublés de guichets sur la rue qui délivrent à l'unisson frites, et sandwichs divers. Comptoirs rapides et peu chers, connus à l'échelle de la ville pour être ouverts jusque tard dans la nuit (durant l'été parfois 3h, 4h du matin…) presque exclusivement investis par des groupes de jeunes garçons que l'on dit "d'origine maghrébine", de quinze à trente ans, issus des quartiers défavorisés de la métropole. Ces comptoirs travaillent en continu, le soir est la période où les rassemblements sont les plus étoffés, aux plus grandes affluences on peut compter une cinquantaine de personnes. L'observation indique que ce public forme la clientèle principale de ces restaurants, mais une précision s'impose : c'est surtout la clientèle la plus visible, en particulier ce sont ces jeunes garçons qui le plus souvent consomment dans la rue, et sur place, les kebabs du dîner, quand pour d'autres catégories de population le repas peut être pris à l'intérieur, ou être emporté ailleurs. En outre, ces observations faites en période estivale ne peuvent ignorer qu'une part peut-être importante de la clientèle

annuelle, par exemple parmi les jeunes des étudiants de milieux plus aisés, a quitté la ville. Ces jeunes hommes, par ailleurs, n'ont en rien l'exclusive de ce type de restauration : durant l'été encore, la clientèle se double d'hommes plus âgés, de milieux populaires.

Un soir de fête, le contraste d'avec les comptoirs de la rue de Tournai (face à une sortie latérale de la gare Lille Flandres) est saisissant : s'ils sont parfois aussi le siège de jeunes du même profil, ils trouvent pour clientèle des adultes des deux sexes, des familles, des couples, dâges plus étendus (jusqu'à la cinquantaine). Les queues pourtant sont de même ordre de grandeur : une dizaine de personnes en général, certaines étant systématiquement plus fournies que d'autres (Place des Reignaux, ce soir-là, réveillon de la nouvelle année, une enseigne flirte avec la vingtaine).

Dans l'ensemble, en soirée, le quartier de gare est un quartier animé mais tranquille, dont le territoire se rétrécit progressivement. Le secteur d'Euralille se vide rapidement, le centre commercial ferme définitivement ses portes à 21h tandis que la gare Lille-Europe interrompt son activité vers 22h30. Après les magasins, ce sont les petits cafés qui ferment en début de soirée, ou se réservent aux familiers. A l'exception de deux restaurants près de la Grand'Place, qui demeurent ouverts, la rue Faidherbe est déserte, comme la rue de Paris. Les brasseries de la Place de la Gare ferment leur porte tour à tour entre une et deux heures du matin, peu après la gare elle-même, dont le service prend fin en même temps que le métro, vers minuit ; le service des bus, déjà, s'était arrêté, quelques taxis attendent sporadiquement leurs derniers passagers, après un pic à minuit pour le dernier train de Paris. C'est autour de la Place des Reignaux que les enseignes demeurent ouvertes le plus longtemps.

Le quartier est ainsi relativement isolé du reste de la ville, ou, plus précisément, des autres lieux de la ville "ouverts" en soirée, lieux d'animation qui se résument à quelques pôles éclatés (dans le Vieux-Lille, dans le quartier des Halles autour de la rue Masséna, outre ces "quartiers de bars", on peut dire que Lille la nuit se résume à quelques bouts de rue). Outre ces animations, c'est un quartier de passage, de déambulations ; à mesure que la soirée avance, les piétons se font plus rares, pour autant le pas n'est pas pressé ; hommes et femmes, entre amis ou en solitaire, le traversent pour rejoindre d'autres quartiers d'habitation.

Souvent des cars de CRS stationnent à proximité de la Gare Lille-Flandres, la soirée durant. Les militaires que le plan Vigipirate assigne à la Gare et à la station de métro accompagnent souvent leur fermeture, avant que, Gare Lille-Flandres, un maître-chien employé par une société privée ne soit le seul à faire sa tournée. L'îlotage se fait plus rare puis se tarit, après minuit ou une heure du matin, la présence policière se résumant à part cela aux tournées automobiles des Brigades Anti-Criminalité.

II. LE DISCOURS DES ACTEURS

A la différence d'autres enquêtes conduites dans le cadre du programme « Gares et quartiers de gares », notre enquête se situe en aval du projet urbain d' Euralille. On l'a vu, aux dires des différents acteurs qui interviennent dans la gestion de ce site, c'est déjà une seconde phase qui est abordée. Une phase visant, pour les uns (les exploitants), à pérenniser les dispositifs mis en place depuis 1994, pour d'autres (les aménageurs), à étendre les réalisations par un travail d'accompagnement et de constitution des franges du site afin d'éviter que la ZAC bute en « cul-de-sac sur la gare Lille-Europe », là où d'autres (les agents économiques) cherchent à établir davantage de liens entre l'offre commerciale existante dans le Vieux-Lille et celle plus récente regroupée dans le nouveau centre commercial.

Sur un plan analytique, la question qui se pose est double : elle porte à la fois sur les liens entre les différentes strates temporelles ou phases et l'agencement des actions et interactions des divers acteurs en jeu. D'un côté, on peut s'interroger sur les liens entre le passé et le présent, et l'espace des possibles en devenir. Dans quelle mesure le discours de ces acteurs[1] porte-t-il la marque des éléments historiques que nous avons cherché à reconstituer ? Autrement dit, les représentations de la gare ou du quartier qui travaillent le discours sont-elles en continuité ou en discontinuité avec ces éléments historiques ? S'inscrivent-elles dans des cadres cognitifs et normatifs communs et cohérents, ou à l'inverse, dans des cadres spécifiques et contradictoires ? On est là dans une approche qui vise à la fois à interroger les lieux de sédimentation des mémoires urbaines et la construction de référentiels communs. Ce qui amène, d'un autre côté, à s'interroger sur la manière dont s'opère (ou pas) la coordination entre les divers acteurs qui interviennent et/ou assument la gestion de l'ensemble du site. Selon quelles logiques (sectorielles, transversales, territoriales) et selon quelles modalités (conflictuelles, coopératives) s'effectue (ou pas) la gestion du site ? Quels sont les acteurs dominants et leur marge de manoeuvre ? Avec ce niveau de questionnement, on se situe dans une problématique bien établie de l'action collective, en ce qui concerne tant la mise en oeuvre des projets urbains que des politiques publiques[2].

C'est dans cette perspective qu'a été mobilisé le matériau recueilli, soit une vingtaine d'entretiens « semi-directifs » réalisée avec des acteurs impliquées à des titres divers dans le site Euralille et ses environnements urbains. Loin d'être représentatif, le panel d'acteurs rencontrés comprenait des responsables des collectivités locales (CUDL,

[1] Nous ne pouvons évidemment pas laisser croire que c'est sur les pratiques des acteurs que porte l'analyse ; c'est bien, au mieux, du discours sur les pratiques dont il s'agit, ce qui n'empêche pas de supposer qu'il existe des liens forts entre les pratiques réelles et les représentations qu'elles incarnent ou concrétisent.

[2] Il reste que les analyses des systèmes d'actions concrets et des acteurs qui les portent sont souvent peu référenciées et supposent des principes très différents selon que l'on met l'accent sur les modes de régulation, la rationalité des stratégies ou les régimes de justification.

Ville de Lille), des aménageurs (SAEM Euralille), des exploitants (SNCF, Transpole), des responsables commerciaux (Euralille, Carrefour, GAECL) des membres de la hiérarchie de la police nationale, des travailleurs sociaux (Itinéraires).

Cette partie de l'enquête a rencontré un certain nombre de difficultés que l'on ne doit pas dissimuler. La première concerne la disponibilité de certains interlocuteurs pressentis, par exemple, les élus ou des responsables de la sécurité. La deuxième difficulté résulte du *turn over* important des « décideurs » qui n'a permis de rencontrer que quatre personnes en poste dans leurs fonctions actuelles depuis la création du site Euralille, connaissant l'histoire du projet de l'intérieur[3]. La plupart des personnes interviewées ne se trouvait en poste que depuis moins de deux ans. Cette méconnaissance relative, doublée d'une certaine méfiance vis-à-vis de l'enquête et d'entretiens enregistrés au magnétophone, ont ainsi conduit plusieurs personnes à nous renvoyer lors des rendez-vous vers d'autres interlocuteurs jugés plus compétents. Il en résulte que le système d'acteurs reconstitué est loin d'être complet.

Initialement, nous avions pensé procéder à une enquête exploratoire en vue de nous familiariser avec le site. Chemin faisant, il nous a paru éclairant de mobiliser le matériau recueilli à travers la problématique évoquée plus haut, c'est-à-dire en s'intéressant tant aux représentations du site, des publics et des usages qu'aux pratiques professionnelles dans ces espaces publics ou semi-publics urbains.

Très rapidement, deux points nous sont apparus : la faible mémoire du projet contrastant, au-delà du discours convenu sur « l'effet TGV », avec la récurrence des enjeux mis à jour dans la première partie, et dont le *turn over* des décideurs peut être à la fois la cause et l'effet ; mais aussi le fait que les acteurs rencontrés, tout en se situant dans des logiques d'action et des échelles de lecture du site très disparates, partageaient entre autres représentations du site celle de faire l'impasse sur l'aspect-quartier du site par rapport à l'aspect-gare et à l'aspect-centre commercial, là où le travail d'observation révèle de multiples connexions, prolongements, juxtapositions.

C'est pourquoi, nous avons choisi de compléter cette anatomie urbaine du « quartier de gare ». L'enjeu était de mettre en relief ce qui fait territoire dans ce rapport de proximité-distance vis-à-vis des gares, du centre commercial, et du centre-ville**,** si proches ; et cela, à partir non des habitants (pour être significative l'enquête aurait du alors porter sur un grand nombre de personnes, au risque de se déconnecter de la problématique initiale) mais de personnes choisies par le fait qu'elles travaillent dans le quartier (quitte à y habiter) et qu'elles étaient accessibles et disponibles. Nous avons ainsi réalisé une quinzaine d'entretiens approfondis auprès d'informateurs clés (commerçants, restaurateurs, chauffeurs de taxi).

[3] La disparition brutale de J.-P. Baïetto a bien évidemment joué un rôle non négligeable dans ce phénomène.

4. Système d'action et logiques d'acteurs

Un premier constat par rapport aux entretiens des acteurs occupant des fonctions de responsabilité ou d'animation pour la plupart, concerne les effets d'un partenariat qui, même s'il n'est que partiel, n'en est pas moins incontournable, pour aménager et gérer l'ensemble du site, son contexte et son environnement.

Corrélativement, il ressort de ces entretiens que la sécurité est le domaine où la programmation et la mise en oeuvre d'une action concertée sont les plus manifestes. On peut certes y voir un «biais » de recrutement de notre échantillon où se retrouvent un certain nombre d'acteurs intervenant dans ce domaine, qu'il s'agisse de membres de Transpole, de la SNCF ou du centre Euralille. Mais cette limite ne doit pas gommer les effets de contexte qui expliquent aussi dans une certaine mesure ce constat.

4.1 Le partenariat en matière de sécurité

Alors que Pierre Mauroy était Premier ministre, la Ville de Lille s'est très tôt inscrite dans la politique de prévention de la délinquance initiée par le gouvernement, suite au rapport de Gilbert Bonnemaison, avec la mise en place d'un Conseil communal de prévention de la délinquance (CCPD). Ce dispositif a joué un rôle important dans la construction des référentiels - et la socialisation des acteurs - de ce que l'on appellera à la fin des années quatre vingt la "politique de la ville". Parmi ces référentiels, une approche globale, transversale et territorialisée, répondant au constat d'échec des logiques sectorielles mises en oeuvre par l'appareil d'Etat, trouvait dans l'action partenariale un des aspects de sa mise en oeuvre concrète.

> A l'époque, la démarche était une démarche d'élargissement à la société civile, sur ces questions-là, ça a donné des modèles de référence, sans que ça soit jamais explicite : *"On va réunir un peu tous les gens compétents sur ces questions-là, et ils vont plancher sur toute une série d'actions à mettre en place, des complémentarités à mettre en place, entre prévention et répression, entre traitement et réparation"*. C'est dans ce cadre-là que sont traitées les questions liées à la sécurité, historiquement. Je fais vraiment des raccourcis. c'est là où va se constituer un partenariat, et toute une réflexion… *(Responsable de l'Observatoire local du développement économique et social*)

Dans les années quatre vingt-dix, une série d'événements simultanés est venue renforcer la nécessité d'une politique de sécurité urbaine : l'ouverture d'Euralille, l'arrivée du TGV-Nord, l'ouverture d'une seconde ligne de métro, la montée de la délinquance en centre-ville et dans les quartiers périphériques de Lille-Sud.

> Alors les difficultés sont arrivés relativement rapidement. Je me souvient plus bien des années mais je sais que dans un premier temps, on a eu des bagarres devant le forum d'Euralille. Alors c'était des bagarres entre des groupes qui étaient des lillois. C'était des groupes de Lille-Sud ou qui se battaient avec des groupes de Mons-en-Barœul, mais souvent des gens de Lille-Sud. Alors pourquoi ils se battaient ? Alors il y avait des bruits qui courraient. Pourquoi ils se battaient ? Parce qu'ils venaient dans le centre, ils cherchaient peut être à s'y implanter. Ils faisaient des réflexions du genre : « *vous avez fait le centre ville, vous avez laissé le quartier toujours aussi pourri* ». C'est vrai que c'était l'époque où Lille bougeait beaucoup, ouverture de la Gare TGV, départ du Tour de France... (*commissaire de police*)

Un Conseil communal de la sécurité est mis en place dans le cadre du CCPD ayant une double mission : définir structurellement comment peuvent se faire les collaborations entre les partenaires et sur quoi va s'appuyer la politique municipale, d'une part ; établir un diagnostic, un état des lieux de la délinquance, d'autre part[1]. Un chargé de mission, sociologue de formation, qui faisait son service militaire en étant détaché à la ville prend en charge ce diagnostic, comme le raconte ce commissaire de police lillois :

> Il s'occupait de tout ça. On avait mis au point des moyens d'études. Il s'intéressait à la ventilation par origine, par nature des faits, c'était vraiment des études, je veux dire, sociologiques extrêmement pointues. Il faisait des histogrammes, tout ça par origine des quartiers. Parce que voilà, je me suis souviens de cette chose-là, ce que voulait faire la mairie de Lille c'était prévenir les incidents en amont, se positionner en amont. C'est-à-dire commencer par faire de la prévention dans les quartiers d'où étaient originaires les fauteurs de troubles. C'était ce truc. Il voulait faire ça avec les transports en commun, avec Transpole.

Au sein de ce Conseil, une « collaboration forte » existait entre la police, la direction d'Euralille, Transpole, l'Office des HLM, « avec un essai de mise en cohérence forte », selon certains acteurs locaux, d'autres évoquant ainsi l'ambiance qui régnait alors :

> Les réunions, c'était pas des grands messes, c'était très pragmatique. Rapidement on s'est rendu compte qu'on parlait le même langage. On s'entendait bien, les gens faisaient preuve de bonne volonté. Les gens marchaient ensemble vers les problèmes, vers la résolution des problèmes notamment les transports en commun. (*commissaire de police*)

Si ce type d'énoncé traduit l'existence d'une représentation commune de l'action, il ne doit pas masquer les enjeux de pouvoir/savoir. En effet, la production d'un savoir - ici un diagnostic local de sécurité urbaine - suscite sinon des résistances, du moins de velléités de contrôle. Ce que dit bien à sa manière cet acteur : « c'est une zone très sensible où il y a des luttes, pas pour le pouvoir, mais pour le contrôle, pour savoir ce qu'on y fait. »

> Je me rappellerai toujours la scène, au Conseil municipal... (...) La petite histoire c'est que son dossier a été présenté en conseil privé, et manifestement comme beaucoup d'études, elle aura été considéré, à juste titre ou pas à juste titre, comme dangereuse... notamment pour le pouvoir. (...) Malheureusement on a perdu dans la cohérence des savoirs, sur la connaissance de ce qui se passait au niveau de la sécurité parce que le chargé de mission est parti, il a tout laissé tombé. *(Observatoire local du développement économique et social)*

Parallèlement aux activités du CCPD est mis en place, à l'initiative de la SAEM Euralille, un observatoire local de la sécurité. Fondé sur l'idée d'une « cellule de coordination » entre Euralille, Transpole, la S.N.C.F et la police, ce dispositif vise à diffuser suffisamment d'informations communes pour rationaliser la prise de décisions.

> A l'époque c'était un peu le souci, et puis l'animation au sens large : comment on allait faire vivre cet espace qui était quand même au départ un espace appelant les richesses, des échanges de toute sortes, des flux, des problèmes aussi liés à ces échanges et à ces flux (...). Et on a été confronté à une montée de la difficulté à peu près six mois après qu'Euralille ait ouvert et qui était à peu près six mois après avoir modernisé le tramway (...). Donc on a beaucoup collaboré à cette époque là, ça nous a donné un minimum de visions communes des choses… (*responsable Environnement social Transpole*)

On voit que la notion de sécurité est entendue dans un sens large : il s'agit autant de faire face aux problèmes posés par les « bandes » que de réfléchir à l'animation de l'espace et à la gestion des flux. Ce qui est en jeu, c'est une socialisation commune des

[1] Cf *Pour une politique de prévention à Euralille. Premières orientations,* Lille, Conseil en Pratiques et Analyses Sociales, 20 juin 1994

acteurs rendant possible la «coproduction de gestion d'espace entre des opérateurs très différents », un « professionnalisme de l'interface ».

Cet observatoire fonctionnera activement de 1995 à 1997, avant d'être « désactivé ». Le bilan qui en est tiré par certains est pour le moins mitigé :

> Donc moi je pense qu'effectivement sur un site comme Euralille, on a peut-être raté une occasion d'expérimenter un système exemplaire pour qu'il soit "vendable" à l'extérieur, suffisamment souple pour qu'il soit généralisable parce que on est en France..., en dehors du fait que l'on pratique le millefeuille, on pratique aussi beaucoup l'expérimentation non généralisable (...) Enfin il faut être dans un esprit de transférabilité. (*Responsable Environnement social Transpole)*

Si, en conséquence, ce dispositif participe à la mise en place d'une coordination entre les acteurs, le volontarisme qui caractérise ses membres marque aussi ses limites. Les changements dans les organigrammes, le manque de ressources la complexité des interfaces et la diversité des intérêts propres à chaque acteur, peuvent expliquer ses limites.

C'est la signature, fin 1998, d'un contrat local de sécurité (CLS) dans les transports en commun de la Communauté urbaine, qui va relancer la machine alors que survient une série d'incidents éclatant dans toute l'agglomération. L'action ne se concentre plus sur le triangle des gares où, aux dires des acteurs consultés, la situation s'est considérablement améliorée depuis deux ou trois ans. En fait, ce nouveau dispositif renforce le dispositif existant, avec, d'une part, l'élargissement de la compétence de l'unité de police des transports (passant de 40 fonctionnaires à 120) à l'ensemble des transports de l'agglomération, d'autre part, la coordination des interventions engagées par la police urbaine avec les services de sécurité de Transpole (passant de 125 à 350 agents[2]) et ceux de la SNCF (63 agents dont la moitié sur la zone des gares) ; c'est aussi la présence d'îlotiers, de militaires en armes et de CRS qui se trouve renforcée, notamment dans le périmètre de la gare et de la station de métro de Lille-Flandres. Le CLS implique aussi la mise en place d'un comité de suivi composé de chacun des signataires (l'Etat, les collectivités locales, Transpole, la SNCF, les transporteurs scolaires, les lignes interurbaines, l'éducation nationale).

Il était probablement encore trop tôt lors de notre enquête par entretiens - menés pour la plupart lors du second semestre 1999 - pour recueillir des données susceptibles d'enregistrer les premiers effets du CLS sur le site. Là où certains acteurs constatent une diminution des problèmes sur la gare, mettant en avant l'image d'une « gare relativement calme par rapport à d'autres gares, genre gares parisiennes ou autres », d'autres soulignent une « remontée de la délinquance » dans le centre de Lille, et notamment de la délinquance des mineurs, tout en reconnaissant qu'ils n'ont pas une « image très précise de la sécurité sur cette petite portion du territoire » constituée par le quartier des gares.

4.1.1 La sécurité concertée

Mais revenons-en au système d'action concret en matière de sécurité sur le site. Si on prend la zone des deux gares lilloises, on a affaire à trois services de sécurité qui interviennent dans l'espace-transport : la surveillance générale police ferroviaire, ce sont des agents de la SNCF ; la brigade des transports ferroviaires, ce sont des fonctionnaires de police qui sont chargés d'une mission spéciale de sécurisation sur la voie publique et à bord des trains ; une unité spécialisée des transports, qui est principalement chargée de la

[2] *Le Monde*, 8 décembre 1998.

sécurisation de Transpole et intervient dans le métro, les bus et les gares. Chaque service a des modalités d'intervention plus ou moins spécifiques, des domaines de compétences définies plus ou moins clairement par des circulaires ou des règlement d'exploitation, du personnel pour intervenir dont une part croissante depuis 1999 d'emplois jeunes (ADS, ALMS...), « mais on se partage les informations et l'organisation ». A cela s'ajoutent les agents des différents services de police qui interviennent dans les enceintes de la gare et du métro, et plus généralement en centre-ville : rondes d'îlotiers, présence de CRS en sécurisation, sans parler des militaires faisant partie du dispositif Vigipirates. Enfin, il y a le service de sécurité privé propre au centre commercial constitué de vigiles. C'est dire que l'on a affaire, selon l'expression d'une responsable de la SNCF à un « lieu de haute surveillance »

Les stratégies de ces différents acteurs se chevauchent en partie comme le montre bien la figure emblématique des « indésirables ». On peut, comme tente de le faire cet adjoint à la ville, repérer trois types de stratégies :

> Ce qui est indésirable, ce sont les comportements, donc il y a des stratégies vis-à-vis des comportements. Là, c'est une stratégie à la fois d'observation, repérer les flux, c'est une stratégie qui va dans les transports en commun, puisqu'il y a des agents de médiation qui sont dans les transports pour éviter l'arrivée sur le lieu, pour que les transports qui permettent d'arriver sur les lieux soient dissuasifs. Pour d'autres populations plus tranquilles, on va dire, c'est la stratégie mise en place par Transpole qui est une stratégie à la fois de médiation, mais de contrôle aussi, d'encadrement, qui a un côté sécuritaire, pour anticiper des mouvements de foule, des comportements bruyants, qui pourraient faire fuir une population plus tranquille. Et puis sur le site, il y a une stratégie de sécurité qui est mise en place par Euralille, avec aussi des interventions policières traditionnelles, qui ne sont pas de la sécurité privée, mais qui sont de la sécurité publique, quand cela est nécessaire.

Le travail en partenariat et une approche sur l'ensemble du site apparaissent comme un impératif afin d'éviter un phénomène bien connu de déplacement des "problèmes". Les partenaires en question se rendent bien compte qu'en agissant chacun de leur côté, ils se renvoient les différents problèmes sans y apporter de solutions. L'objectif, c'est donc d'occuper le terrain le plus possible. Ce faisant ils s'accordent sur la représentation du site comme « lieu de passage » ou « zone de concentration de flux ».

Ce qui distingue ces acteurs, ce n'est pas seulement la répartition du territoire, cette gradation des espaces publics aux zones privatisées sur laquelle on reviendra, ce sont les types d'intervention. En effet, lorsqu'il y a un fait délinquant, il appartient à la police d'intervenir, suite éventuellement à un signalement des exploitants ou des vigiles du centre commercial. Tel est son domaine de compétences propres. La difficulté pour ces derniers est lorsqu'il y a ce qu'ils appellent un "fait d'insécurité". Leur mission est alors de « maintenir un sentiment de sécurité » par une présence dissuasive. Mais la marge d'action des exploitants est limitée, en particulier à l'égard des marginaux qui squattent le domaine public de la gare (la salle des pas perdus de Lille-Flandres par exemple) et autres usagers du lieu :

> On essaie d'éviter les conflits, ça c'est certain, mais je veux dire que ça c'est plus un phénomène de ... c'est presque un phénomène de société, je veux dire qu'on a des difficultés à régler ce type de problèmes, mais on ne peut y faire grand chose tant qu'il n'y a pas de conflits, je pense qu'on ne peut pas faire grande chose quoi. *(responsable des aménagements des gares et des concessions commerciales, SNCF*)

Le dilemme d'une intervention dans les espaces publics demeure. Car les halls de gare, par exemple, sont des espaces comparés à la rue. Les limites de l'intervention dans ce contexte sont particulièrement bien décrites par certains acteurs.

> En plus, on est quand même dans un lieu public, donc assez limité dans nos actions, on ne peut pas faire ce qu'on (...) il faut que l'on attende qu'il y ait un fait établi avant d'intervenir, ce qui ne facilite pas notre tâche, et puis bon ils (les indésirables) ont pris l'habitude de voir des tenues d'uniformes, et puis à force d'être connus, c'est certain que les agents par leur présence vont faire cesser des phénomènes simples mais de base, mais dès qu'ils auront le dos tourné, on sait très bien que ça va recommencer, et malheureusement on ne peut pas rester en permanence, que ce soit la police, que ce soit nous. (...) Pour nous qui sommes de la SNCF, on ne peut pas relever le trouble de l'ordre public, donc on ne peut pas faire grand chose, il faut qu'on attende qu'il y ait vraiment quelque chose, de l'insulte, de la menace ou un début de délit pour dire : *allez ! hop, on arrête*. (responsable de la surveillance générale SNCF)

Une réponse classique est un traitement spatial des « marginaux » : supprimer les bancs parce qu'ils sont squattés, installer des distributeurs de friandises et de boissons, éviter les condensations et favoriser le mouvement. Mais ce traitement se doit de trouver un « point d'équilibre » entre ce qui semble acceptable pour la clientèle et inacceptable. Il suppose de concilier des exigences parfois contradictoires : faire circuler et retenir la foule, favoriser la fluidité comme synonyme de sécurité et créeer des points d'attente, de repos, de consommation.

4.1.2 Discours communs, logiques sectorielles

Au principe de cette co-production de sécurité, il y a au fond l'idée qu'une zone près d'une gare est « une zone à risque forcément ». Mais il y a aussi le constat fait par les divers acteurs d'une montée des actes de violence.

> Un jour au mois de septembre (1996), les types ont commencé à arriver, y'a eu des bagarres, on est intervenu, on sentait que le phénomène s'amplifiait. Nous même, on avait renforcé notre dispositif, on envoyait souvent les sections d'intervention qui sont habillés comme des CRS, en protection, tout ça quoi. Et donc à ce moment y'a quand même quelqu'un qui a pris les choses en main que je cite toujours c'est le directeur de l'époque, qui s'appelle X, qui a quitté y'a trois ans, et qui est un spécialiste de la gestion des centres commerciaux. (...) Alors ça c'est quelqu'un qui a rapidement compris quel était l'enjeu si vous voulez autour de la sécurité pris en compte par la propre galarie marchande. Il s'est donc très fortement impliqué il s'est jamais tourné vers la puissance publique, en disant *"Ah! il y a ça, qu'est-ce que vous faites !"* Il a très considérablement étoffé son service de sécurité, ils étaient nombreux, ils étaient pout la plupart des jeunes d'origine maghrébine, tout à fait intégrés.
>
> *C'était censé mieux passer si c'était des jeunes d'origine maghrébine ?*
>
> Bah c'est-à-dire qu'eux, ils étaient vigiles et la solidarité dans ces cas-là ça joue pas hein ! En Algérie, ils sont tous algériens, il y a des policiers et des bandits... La communication de prime abord parait plus simple. Ceci étant y'a des gens qui ont l'autorité et y'a des gens qui doivent obéir. La véritable problématique elle est là. Ça change rien. Et donc ça évite de faire croire qu'il y a des partis-pris...
>
> *... de type raciste.*
>
> ... de type raciste, ce qui était absolument pas le cas. Et donc il s'est fortement pris en compte, je sais qu'il a eu du mal parce qu'il a fallu faire passer ça auprès de .. comment dire, de la galerie marchande, parce que tout ça, ça a un coût. Je crois l'avoir entendu dire que le budget sécurité c'était pratiquement 25 % du budget galerie marchande. Oui, à vérifier. Lui il s'est très investi la-dedans fortement, il était toujours là. Et puis si vous voulez, on s'est réparti les tâches : lui il filtrait son magasins, il filtrait les entrées, et puis nous on assurait la sécurité aux abords. Ça, c'est une répartition des taches tout à fait normale, c'est comme ça que ça doit être. Nous, on a fait un effort aussi surtout le mercredi après-midi, on était présent surtout le samedi. On a quand même pris cette affaire en compte, sachant qu'on avait un partenaire positif... (*Commissaire de police*)

L'engagement personnel et financier en matière de sécurité, le filtrage des lieux, l'utilisation de vigiles "beurs"[3], la répartition des tâches entre sécurité privée et ordre public, constituent un bon exemple de ce que peut être une action concertée en matière de sécurité. Il n'en demeure pas moins que, répétons-le, ce domaine est l'un des seuls où le partenariat a vraiment marché - sans parler du projet urbain d'Euralille. Autrement dit, il constitue un idéal normatif, l'horizon vers lequel tend l'action et qui l'oriente.

On ne saurait confondre cet idéal avec l'effectivité des pratiques, comme en conviennent d'ailleurs les acteurs eux-mêmes. Cela d'autant plus que, dans d'autres domaines, la coordination entre différents acteurs est nettement moins présente dans les discours. Les logiques sectorielles restent fortes : chaque type d'acteur est animé par des intérêts et poursuit des objectifs qui lui sont propres. On peut s'en rendre compte lorsque en schématisant de la façon suivante les logiques - parfois contradictoires - de chaque acteur.

- les aménageurs : l'enjeu d'Euralille était de faire basculer une ville en difficulté en métropole européenne ; il s'agissait d'en faire à la fois une « turbine tertaire » et un milieu de vie réellement habité ; il s'agit maintenant de gommer les coupures et de rétablir des continuités urbaines, de faire en sorte que les gens s'approprient les différents quartiers de Lille, et ce faisant, d'assurer la continuité du projet. Bref, il est question d'impulser l'ordre de la métropole.

- les exploitants : tout en s'inscrivant à cette échelle, en tout cas en ce qui concerne Transpole, ils s'inscrivent moins dans une culture du projet que dans une culture du trafic : leur mission est d'abord de faciliter les flux et les échanges, mais aussi d'enrayer la baisse de la fréquentation enregistrée depuis 1994 en luttant contre le vandalisme impliquant un cout élevé pour l'entreprise. Du côté de la SNCF, l'action sur les gares et les espaces intermédiaires privilégie un travail sur la fonctionnalité des lieux : améliorer les interconnexions, repenser les accès, éviter les recoins , etc.

- la police : elle est animée par une logique d'ordre publique qui vise à pacifier l'hypercentre et à rejetter vers la périphérie la délinquance urbaine, les trafics illicites, la prostitution.

- le centre commercial : l'amélioration de la commercialité du site passe aussi bien par l'accessibilité que la sécurisation ; il s'agit de faire du centre non pas un lieu de transit mais un lieu de destination, donc d'améliorer l'environnement. Mais « rendre les lieux plus humains » et « faire en sorte qu'il n'y a pas d'appropriation spécifique par une frange de la clientèle » constitue un paradoxe ; de même, mettre de la vie dans la ville et fabriquer des « enclos » de sécurité relative peut sembler contradictoire.

- les travailleurs sociaux : s'implanter en centre-ville, c'est réorganiser la gestion sociale de l'espace ; faire du travail de rue et un travail de gare, favoriser des transferts des publics marginalisés, bien qu'hétérogènes, qui se retrouvent dans et autour de la gare de Lille-Flandres, en partenariat avec les exploitants et la Ville, implanter des points d'acceuil avec des réponses rapides et adaptées, cela revient à diversifier les réponses, sans se limiter à une politique de sécurisation d'une partie du territoire.

---

[3] Notons qu'il s'agit-là d'une tendance qui se diffuse rapidement à partir du milieu des années 1990 tant à l'initiative des exploitants (Cf les "grands frères" de la RATP), des bailleurs sociaux (les agents d'ambiance) que des municipalités (des éducateurs et animateurs aux médiateurs de rue et autres correspondants de nuit). Cette tendance repose sur le postulat selon lequel la proximité (locale, culturelle, voire ethnique) est une donnée pour construire l'efficience. Très prégnante aujourd'hui dans les nouveaux "métiers de ville" qui émergent, l'"ethnicisation" de la régulation des tensions en milieu urbain n'en demeure pas moins ambiguë.

On peut donc dire, quitte à forcer le trait, qu'il existe des systèmes d'action concrets qui prennent sens dans un ordre local. L'action partenariale n'en est qu'une figure qui ne doit pas masquer le morcellement des acteurs, des compétences et des territoires.

4.2 La gradation public / privé

L'espace géré par le centre commercial Euralille, les entreprises de transport comme la S.N.C.F. et Transpole, de statut différent, puisque ces entreprises relèvent respectivement du privé, du public, et du semi-privé, ne dépend pas des mêmes textes. Ces différences ne permettent pas une gestion identique de l'espace, et suscitent des modes d'intervention différents. Les espaces entre les zones de compétence et d'intervention sont parfois l'objet de chevauchements aux frontières moins nettes.

Les attributions de leurs personnels de sécurité sont également différentes, entre la dissuasion par la présence dans l'espace public, la dissolution des condensations et le filtrage, voire l'éviction des individus ou des groupes qui posent problème, dans l'espace privé. Les cas les plus délicats occasionnent cependant l'intervention de la police nationale.

La position du centre commercial, en tant qu'espace privé ouvert au public, est de gérer l'accès du public à l'espace privé des commerçants membres. En ce qui concerne la S.N.C.F., c'est l'ordonnance de 1840 qui continue à définir l'espace public ferroviaire, avec quelques aménagements depuis 1978 :

> *Et donc en 1978, qu'est-ce qui a été modifié dans cet arrêté finalement ?*
>
> C'est-à-dire qu'on l'a mis un peu au goût du jour, on a interdit l'usage d'appareil sonore, on a interdit la mendicité, le cas d'ivresse dans (…) S.N.C.F., des choses assez courantes à l'époque, mais il manque encore des choses, ce n'est pas interdit de stationner dans une gare comme c'est interdit de stationner dans une station de métro. Quelqu'un qui ne veut pas prendre le premier train on ne peut pas l'obliger, ce n'est pas interdit de s'allonger dans une gare, pourtant…, maintenant on ne met plus de bancs parce qu'ils sont squattés, on ne leur fournit plus rien, on a des problèmes aujourd'hui, c'est les planches à roulettes, les rollers et compagnie. La loi ne prévoit pas. *(responsable de la surveillance S.N.C.F.)*

Transpole, bien qu'entreprise privée, œuvrant sur un espace privé, assure un service public :

> Le règlement d'utilisation de Transpole stipule que l'on n'a pas à rester en place dans le métro plus de temps qu'il faut pour prendre la rame suivante, c'est évident que l'on ne va pas tomber sur le dos des gens qui visiblement attendent quelqu'un, ça nous permet quand même en cas d'attroupement, quand on pense qu'il y a risque de poser problème, d'intervenir avec la règle en notre faveur, c'est un règlement que la SNCF voudrait bien avoir pour sa salle des pas perdus, qu'elle n'a pas. Et il y a une espèce de vide juridique actuellement. *(responsable environnement transport)*

Une des complexités du site, et un des freins essentiels à un traitement global des questions liées aux espaces jouxtant les gares résident dans la répartition de l'espace, qui relève de différents organismes, tantôt publics, semi-privés ou privés. Cette situation entraîne parfois une certaine confusion, comme pour les usagers :

> La clientèle quand on lui parle de parking, il y en a aussi, le parking de la gare, bon certains ont dû aller se garer dans le parking Carrefour pensant que c'était la gare, donc là aussi il y avait peut-être, de la part du voyageur, une mauvaise compréhension du site. Euralille, pour eux, la gare ça fait peut-être…, peut-être on est tous partie prenante alors que l'on n'a rien à voir dans Euralille. Bon peut-être là aussi, s'il y avait eu au départ une meilleure imbrication, ça aurait

> peut-être été plus facile, de gérer un peu tout cet environnement. *(responsable concessions commerciales transport)*

Les effets de la juxtaposition de ces espaces régis de manière différente sont plus sensibles à leurs franges, particulièrement pour un public d'habitués :

> Il y a forcément une limite à notre compétence territoriale, que le public ne connaît pas forcément, sauf de manière empirique, que ceux qui ont l'habitude des lieux, ils savent qu'au-delà de 2 mètres c'est plus les uns, c'est les autres qui les virent alors ils finissent par comprendre, et puis aussi des trucs compliqués, par exemple un bout de couloir qui va vers la salle des pas perdus à partir de la station de métro, vous passez trois marches vous êtes à la S.N.C.F., vous prenez l'escalier mécanique, vous êtes à nouveau chez Transpole et vous sortez… Bon c'est un petit peu compliqué… *(responsable sécurité transport)*

Les compétences des différents intervenants peuvent être présentes sur un même espace, et se chevaucher :

> Sur le Parc Matisse là c'est un espace public, vous allez être sur les domaines Police nationale et municipale aussi, mais vous allez être sur le domaine Police qui a un système d'îlotage sur ce parc *(responsable politique de la ville)*

La différence entre ces types d'espaces est plus sensible pour ce qui a trait à la sécurité : malgré une différence de superficie de l'ordre du double pour les aires concernées, 159 agents publics étaient affectés à la sécurité des alentours du site des gares, en janvier 1996, contre 104 agents privés [4].

C'est aussi la différenciation entre les deux types d'espaces (privé, ou semi-privé, très surveillé face à l'espace public), que pouvait générer la poursuite de ses activités, au cœur de l'espace public de la ville, qui est à l'origine du choix de la dissolution de l'Observatoire Local pour la Sécurité d'Euralille.

La distinction entre espace public urbain et espace public ferroviaire a pu être rendue moins visible, comme dans les gares, par le glas du ticket de quai, à la fin des années 1970 [5]. La distinction entre les deux types d'espace demeure cependant, pour l'accès aux quais, qui suppose pour l'usager d'être détenteur d'un titre de transport.

La différence entre ces espaces se traduit dans le mode d'action, interventionniste dans l'espace privé, ou davantage dissuasif par la simple présence, dans l'espace public :

> Nous on regarde, on fait attention et on s'arrange pour être présent, si on voit qu'un jeune, il traîne, et si on voit des gens qui commencent à les aborder qui ont un certain âge on s'arrange pour être là, présents, pour avoir une patrouille visible pour dire : « Vous savez on est là, vous arrêtez vos âneries », pour éviter, vous savez, c'est un lieu public. C'est une difficulté énorme. *(responsable sécurité S.N.C.F.)*

L'espace privé du centre commercial Euralille est ainsi particulièrement surveillé, au risque de constituer des « enclos » de sécurité relative aux dépens des alentours [6] :

> … tout attroupement, même les éducateurs quand ils s'arrêtent 2 minutes, on vient les trouver pour leur dire de ne pas s'arrêter là. C'est assez fantastique. C'est le milieu le plus fliqué, quand nos amis belges sont venus, parce que c'était des centres commerciaux qui allaient

---

[4] *Rapport n°2* (Période du 16 septembre 1995 au 15 janvier 1996), Observatoire Local de Sécurité, C.C.P.D., Ville de Lille, 1996, p.2

[5] A. Barré, Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : du point nodal à l'espace nodal, *Le rapport centre/périphérie dans la dynamique des gares : continuité et connexité*, INRETS, p.97, mai 2000

[6] I. Joseph, in *Histoire des gares, histoire urbaine*, (Séminaire : Les Lieux-Mouvements de la Ville, 17 février 1995), p. 9

> s'ouvrir, et qui venaient voir comment ça se passait à Euralille, ils ont compris pourquoi c'était plutôt tranquille, Euralille, entre la police nationale, les agents d'ambiance, les vigiles et les agents de sécurité, je crois que, au mètre carré, c'est là où il y en a le plus. *(travailleur social)*

Faute de normes spécifiques à ce type de centre, privé et ouvert au public, ce sont les normes régissant les lieux privés qui servent à définir la « normalité » dans l'espace considéré.

Ainsi, les notions d'hygiène et de propreté, qui appartiennent à la sphère domestique, sont centrales dans la définition de cet espace, et servent de modèle à l'analyse et au traitement des perturbations :

> Pour moi, être dans un centre commercial, c'est rentrer chez quelqu'un. Nous invitons, nous recevons de la clientèle. Moi, je ne sais pas, mais quand je me rends chez quelqu'un, je ne jette pas mon mégot par terre. Si je vais aux toilettes, je ne fais pas à côté de la cuvette. Et si j'ai une maladresse, j'essaie de la réparer. Donc c'est ce qu'on attend des gens, et c'est ce qu'on leur dit… *(responsable commercial)*

Cette norme tranche avec la perception des usagers, dans un espace semi-privé comme celui du métro, vécu davantage comme un espace quasi public :

> On essaie de se dire : « *Qu'est-ce qu'imagine le client, qu'est-ce qui va le gêner ou pas le gêner ?* », avec un client qui est parfois extrêmement ambigu, qui va à la fois nous reprocher l'urine dans l'ascenseur et la manière dont on demande aux gens qui normalement sont ceux qui ont uriné dans l'ascenseur de sortir. J'ai eu le cas, c'est anecdotique, mais j'ai participé à 2 ou 3 reprises à une émission de Radio Urgence, dans la même émission la journaliste disait…, enfin ce n'était pas les termes exacts *: « Par rapport aux Sans Domicile Fixe, vous avez quand même une politique qui est parfois un peu dure », et puis « les ascenseurs sont dégueulasses » (responsable environnement transport).*

L'espace privé (les commerçants et le centre commercial) utilise aussi un traitement particulier de sécurisation des lieux, le filtrage :

> Donc le traitement a été simple, c'est un traitement de filtrage. Quand vous avez des équipes de sécurité-sûreté qui connaissent et qui font bien leur travail, même si nous n'avons pas de fichier, ça c'est clair, c'est interdit par la loi, on a quand même la mémoire des gens qui nous posent problème. Quand quelqu'un vous fait un début de bagarre, vous vous souvenez de sa tête, en général, surtout s'il vous a tapé dessus. Les agents connaissent bien les éléments indésirables, et ils ne sont pas nombreux. Si vous arrivez à éviter ces éléments indésirables, en général, ils vont voir ailleurs si c'est plus facile. Comme politique, ça a été relativement simple, un filtrage dur aux portes : propriété privée. On a quand même la capacité de refuser l'entrée à qui on veut… *(responsable commercial)*

Le tableau des types de délits relevés par l'Observatoire Local de la Sécurité d'Euralille, qui comporte une plus large palette de délits[7], traduit le filtrage opéré à l'entrée du centre commercial, qui évite aux commerçants de sélectionner les clients à leur apparence, au risque se faire taxer de « délit de faciès » :

> Maintenant, il y a une notion de « filtrage » qui existe, et quand je dis filtrage, je ne veux pas dire filtrage sur la personnalité des gens, mais comme on connaît, et là, ce n'est vraiment pas ce qu'on appelait « un délit de sale gueule », on connaît ceux qui sont des perturbateurs, ceux-là, on les empêche de rentrer, on est dans une propriété privée, du moins on essaie, parce qu'on a quand même beaucoup d'entrées… *(responsable commercial)*

La séparation entre espace privé et espace public n'est cependant pas toujours aussi tranchée que ce qui est déclaré par les différents intervenants, ni les frontières entre espace privé et public aussi nettes, lorsque la présence de certains individus est considérée comme nuisant à l'image des établissements privés :

> J'ai même vu une mendiante slave qui était dans l'entrée d'Euralille sur les bouches de métro qui s'est fait évacuer très rapidement, elle était assise, en train de mendier avec son gosse sur les genoux, ils *(les vigiles)* lui ont dit *: « Dégagez »*, d'ailleurs, plutôt vers la gare, vers l'entrée principale, alors qu'elle était hors Euralille, sur le trottoir. *(travailleur social)*

4.3 Et les habitants ?

Si le cœur du projet d'Euralille concernait sa capacité de s'ancrer à une échelle euro-régionale, par sa capacité à attirer des entreprises étrangères, force est de constater que les bureaux destinés à cette clientèle n'ont été tous loués qu'au bout de 6 ans. Le véritable succès, au niveau commercial, a davantage été représenté par la rapidité et le taux de remplissage des nouveaux logements.

Ces nouveaux habitants n'ont en revanche pratiquement pas été évoqués, et représentent les grands absents lors des entretiens avec les acteurs rencontrés.

Pour cet aménageur, c'est d'abord un nouveau type d'habitants, mobile et moderne, qui est évoqué :

> Il y a donc dans ces logements-là, une partie non négligeable de gens qui travaillent à l'aéroport de Paris, à Charles de Gaulle, Roissy, ou d'Air France. Donc vous avez des pilotes de ligne, ou des hôtesses de l'air qui en fait préfèrent vivre à Lille plutôt que dans la banlieue parisienne, et vous comprenez qu'en termes d'usages, c'est quelque chose de très nouveau : ils mettent trois quarts d'heure à peine en T.G.V. pour être de chez eux à leur lieu de travail, c'est ce qu'on fait dans la région parisienne, c'est pour ça à Lille. Donc ça change quand même beaucoup la dimension. *(aménageur S.A.E.M. Euralille)*

---

[7] *Rapport n°2* (Période du 16 septembre 1995 au 15 janvier 1996), Observatoire Local de Sécurité, C.C.P.D., Ville de Lille, 1996, p. 22

Délits relevés dans le centre commercial Euralille : 11 agressions physiques sur agents, 5 sur des clients, 2 moyens de paiement volés, 24 pour consommation d'alcool, 17 en état d'ébriété, 132 expulsions d'indésirables, un délit de fausse monnaie, 7 délits de menaces verbales sur agents, 3 sur des clients, 94 délits d'occupation des lieux, 5 délits de toxicomanie, 10 pour rixe, 2 pour tentative d'effraction, 7 pour traces de toxicomanie, 5 pour vandalisme, 70 pour vols à l'étalage, 1 pour vol à la roulotte, 3 pour vol à la tire, 1 pour effraction.

Délits relevés à Carrefour : Plus ciblés, ils concernent 346 vols à l'étalage, 2 ports d'armes, et une effraction.

Les habitants apparaissent aussi ponctuellement, par leur intervention pour préserver leur tranquillité :

> On a essayé une fois de mettre des espaces de rollers sur cette place de François Mitterrand, qui ont fait des levées de boucliers des gens, des logements qui sont sur le centre Euralille, parce que ça faisait du bruit, parce que finalement ils sont très tranquilles le soir. *(aménageur)*

5. Les représentations partagées par les acteurs

Plusieurs points émergent du discours des acteurs, concernant des représentations communes. Ils concernent le renouveau économique de la métropole, par le vecteur Euralille, la conversion des échelles qui servent à définir l'attractivité du site, la concurrence entre le centre et la périphérie, et la question de l'identification d'un quartier, de gare (s), ou Euralille.

5.1. Le vecteur inversé ?

Décliné sous le signe de la modernité, le projet Euralille se présente comme le moteur du renouveau économique de la métropole lilloise, moteur dont le TGV est le carburant. A nouvelle géographie, nouvelle économie : l'arrivée du TGV et le rapprochement induit des grandes capitales du Triangle d'Or européen doit permettre le développement d'activités de service encore peu représentées dans l'économie locale. "L'effet TGV" est pensé sous le double aspect de la propulsion et de la reconversion : propulsion à l'échelle des grandes capitales internationales, reconversion économique visant à accroître la part du secteur tertiaire qualifié.

L'enjeu, en somme, est d'insérer la métropole lilloise dans un territoire économique nouveau, à la mesure des conditions du monde moderne marqué par l'internationalisation des échanges et la construction du marché européen. Euralille est une étape du projet ambitieux de " qualifier l'économie régionale "[8] : l'enjeu est rapporté aux différentes échelles locales (métropolitaine et régionale). Sans entrer ici dans le détail des aspects économiques, on peut s'interroger sur la multiplicité des échelles en présence –et sur leur manipulation. L'immobilier de bureaux offre une première entrée pour mettre en lumière la difficulté à définir l'échelle de référence pertinente d'un projet qui se veut passeur, joncteur de l'économie locale à une économie d'envergure internationale.

On observe en premier lieu un renversement de perspective, un retournement des priorités : l'accession à l'échelle internationale ne se présente plus de manière directe comme un secours à l'économie locale, mais de manière indirecte via la concentration sur le site des entreprises installées dans la métropole, gages de l'attractivité du programme immobilier. Ainsi vers ce but ultime d'internationalisation, l'échelle locale est mise à contribution. Pour la Ville de Lille qui accueille la totalité du programme de bureaux, la multiplicité des échelles en présence se présente comme un atout : tout se passe comme si l'accession à la dimension internationale, au bénéfice annoncé de l'agglomération et de la région, justifiait la centralisation accrue à l'échelle de l'agglomération.

Le T.G.V. permet à la ville de dépasser ses handicaps structurels en la rendant attractive aux entreprises d'envergure internationale cherchant à réduire leurs coûts immobiliers :

---

[8] Jean-Paul Baïetto, *Euralille, Poser, Exposer,* ", in I. Menu, F. Vermandel, *Euralille, Poser, Exposer*, 1995, p43

> …on est en province par rapport à Paris, on est une petite ville, par rapport à Londres, par rapport à Bruxelles, on n'a pas une carte énorme à jouer. Mais on a une carte de positionnement, je pense, essentielle, et de coûts immobiliers qui sont moindres, par rapport à Londres, à Paris, et à Bruxelles aussi. *(responsable agence immobilière)*

Un effet d'entraînement est donc attendu de l'arrivée d'entreprises d'envergure internationale. Après l'ouverture du site le discours s'infléchit et la stratégie s'inverse : en lieu et place d'une dynamisation de l'économie locale par l'implantation de grandes firmes, c'est la présence d'entreprises locales sur le site qui s'avère un préalable à l'implantation d'entreprises internationales :

> Là encore, on peut être clair aussi, c'est-à-dire qu'à l'origine, Euralille avait une visée internationale… Mais en fait pour que les entreprises internationales viennent, la condition n°1, c'est que déjà les entreprises métropolitaines viennent. C'est ce qui fait la crédibilité. *(aménageur)*

Ce retournement de perspective permet d'éclairer les difficultés de commercialisation des programmes de bureaux, nées du passage délicat d'une échelle de référence à une autre. Accordé au credo initial : *Lille a vocation à capter des signatures internationales*, l'immobilier de bureaux conçu pour de grandes firmes fait face à des difficultés pour trouver preneur. Après plus d'un an d'ouverture, en janvier 1996, sur les 56 000 m^2 de bureaux disponibles, 40 000 sont vides [9]. L'année 1996 est celle de la reprise du marché des transactions immobilières, pourtant cette reprise ne profite que marginalement à Euralille : si la ville de Lille concentre 41% de ces transactions, c'est la demande d'immobilier ancien qui prime sur le neuf[10]. Les bureaux peinent à se remplir, obligeant les actionnaires privés de la S.A.E.M. à reprendre leur quote-part sous forme de mètres carrés, conformément au scénario-catastrophe envisagé. En février 1997, quinze des vingt étages de la Tour Lille-Europe sont ainsi vendus… aux partenaires financiers de la S.A.E.M. [11] Outre ces transferts, les implantations sur le nouveau site se font sur le régime du déménagement, par le biais de programmes de délocalisations d'entreprises existantes, programmes amorcés à Paris depuis une quinzaine d'années (ainsi l'INPI, la SNCF, transfèrent une part de leurs bureaux à Lille). Des 70 000 m^2 de bureaux neufs disponibles en 1995, il ne reste que 18 000 m^2 à commercialiser en 1999[12].

La crise du World Trade Center local est emblématique de cette difficulté de faire d'Euralille le siège d'entreprises internationales. Le projet Euralille comprenait l'installation d'un de ces centres pour hommes d'affaires, pôle de services regroupant guichets de banque, sociétés de location de voitures, sociétés de secrétariat et de traduction, salles de réunion et bureaux destinés à des locations temporaires. Les World Trade Center, regroupés en une fédération dont le siège est à New York, sont régis par un règlement intérieur qui en prévoit l'implantation dans un lieu occupé à 50 % par des sociétés "à vocation internationale". En 1997, le déménagement du W.T.C. lillois, provisoirement installé en centre-ville, dans l'Atrium conçu pour l'héberger à Euralille semble compromis. En sus des prix élevés qui suscitent la mauvaise humeur de la Chambre de Commerce de Lille (dont le Président est le fondateur du W.T.C. lillois), le règlement intérieur des W.T.C. semble peu compatible avec l'état de l'Atrium, qui ne comptait pour seuls occupants un guichet de banque et le siège d'EDF, déménagé du Vieux-Lille[13].

---

[9] *La Voix du Nord*, 3 janvier 1996

[10] *La Voix du Nord*, 19 mars 1997

[11] *Nord-Éclair*, 2 février 1997

[12] "Le second souffle inespéré d'Euralille", *Le Monde*, 6 octobre 1999

[13] *Nord-Éclair*, 12 mars 1997

La crise de l'immobilier de bureaux du début des années 1990, sévissant à Bruxelles et Londres aussi bien qu'à Paris, n'explique que partiellement ces difficultés, dans la mesure où elle concerne un autre marché que celui dans lequel le jeune programme Euralille doit s'implanter. La comparaison que dresse ce journaliste est éclairante [14] :

> On avait parié sur l'implantation de groupes étrangers à une époque où l'on n'avait pas encore mesuré que le succès de La Défense, à Paris, reposait avant tout sur des sièges sociaux déjà installés dans la capitale et non sur des multinationales qui avaient envie de s'offrir des balcons parisiens.

Pour justifier le peu d'entrain des entreprises locales à venir s'installer dans le nouveau site, certains acteurs ont d'abord recours à une explication par le politique…:

> Il y a un esprit conservateur, il y avait un certain attentisme sur Lille, parce que ça a été un problème politique au départ, c'est-à-dire que c'était le projet de M. Mauroy, que les patrons ont vu d'un très mauvais œil, parce que M. Mauroy est à gauche, et puis les patrons sont à droite. Donc ils ont commencé à dire "Nous, on n'ira pas, c'est un projet socialiste", ça a commencé comme ça. Donc en plus, les sociétés étant très attentistes, celles qui ne polémiquaient pas, et qui ne se lançaient pas dans la politique, ont été très attentistes, en se disant : "De toute façon ils vont se casser la figure". Et c'est vrai qu'on a eu beaucoup de mal à remplir Euralille. *(responsable agence immobilière)*

Puis la difficulté née du retournement de perspective et de ce renversement de l'échelle de référence est à son tour pointée :

> Alors pourquoi on a eu du mal à remplir Euralille ? Parce qu'on avait créé trois immeubles de bureaux qui ne correspondaient pas à une attente des clients locaux. Mais forcément, on nous disait en face : "De toute façon, vous remplirez avec de l'international". *(responsable agence immobilière)*

Les prix des bureaux à la location illustrent ce problème récurrent du projet Euralille à définir l'échelle de référence pertinente[15]. L'enjeu de "positionnement" de Lille au sein du Triangle d'or des capitales européennes invite à une comparaison flatteuse avec ces marchés immobiliers : les prix proposés à Euralille sont inférieurs de moitié aux prix des marchés londoniens ou parisiens. Mais à l'inverse, ils sont à l'ouverture d'Euralille près de deux fois supérieurs aux prix usuels du marché lillois[16].

De terre d'accueil de grandes entreprises internationales susceptibles d'entraîner l'économie locale, Euralille devient la vitrine économique de la métropole lilloise, drain à même d'attirer des entreprises dont les activités s'étendent sur un plus vaste territoire :

> Voilà le type d'entreprise qui a vocation de venir ici, c'est les entreprises métropolitaines ayant des échanges quand même avec Paris, ou l'international, et susceptibles d'attirer dans leur sillage les entreprises de dimension nationale, voire internationale. *(aménageur)*

---

[14] *Le Monde*, 6 octobre 1999. Cette progression spectaculaire s'explique en partie par le nouvel état du marché de l'immobilier de bureaux, redevenu florissant : la reprise amorcée en 1996 se confirme. En 1998, « la demande de bureaux redémarre » observe ce journaliste, alors que de nouveaux programmes sont conçus. On peut pourtant supposer que les aléas du marché n'expliquent pas la totalité du phénomène, dans la mesure où une part non négligeable de ce marché semble se négocier en interne : entre 1995 et 1999, il y a le transfert de 1997…

[15] Incidemment, la construction des tours de bureaux en surplomb de la gare Lille-Europe occasionne un surcoût (de l'ordre de 7 à 12 % selon Rem Koolhas). *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°280, avril 1992, p.164 Pour les acteurs qui suivent de près ce marché immobilier, l'argument n'est pas une incidente : ces surcoûts de construction se répercutent directement sur les coûts de location, jugés prohibitifs.

[16] *Le Monde*, 21 Septembre 1994

Encore cette vitrine n'est-elle accessible qu'à des entreprises déjà solidement installées : les prix des loyers comme les surfaces des locaux interdisent à de jeunes entreprises aux comptes fragiles pareille localisation.

> Il faut quand même noter aussi que le type d'entreprises qui s'installe à Euralille ou dans ses abords n'est pas par définition des entreprises neuves, pour la simple raison que le coût du foncier est plus cher qu'ailleurs, il varie en fait du simple au double (entre la périphérie de Lille et la ZAC Euralille). *(aménageur)*

Ces facteurs financiers propres à Euralille s'ajoutent aux caractéristiques qui relèvent de la commune lilloise, et à sa « fiscalité lourde », pour reprendre les termes de cet agent immobilier, qui résume : « une ville rose, ça se paie ».

"L'effet T.G.V." est ainsi pris à revers : au terme de ses premières années, Euralille est moins présenté comme piste d'atterrissage de sociétés internationales cherchant à diminuer leurs coûts d'exploitation que comme piste d'envol de sociétés métropolitaines bénéficiant de plus grandes facilités de transport, et dont l'implantation à Euralille rendrait " crédible " cette adresse au prestige encore tout architectural. Dès lors la question de la concurrence exercée par Euralille sur le marché immobilier ne se pose plus à l'échelle internationale, mais à celle de l'agglomération : si l'enjeu est d'attirer les grandes entreprises métropolitaines, cela ne peut se faire qu'au prix de leur déménagement d'autres quartiers de la ville ou d'autres communes de l'agglomération. Ainsi, tout se passe comme si le recours à l'échelle internationale concourrait à renforcer la position de la ville-centre au sein de l'agglomération. Corrélativement, il faut relever la part importante de la Communauté urbaine au financement de la SAEM – part qui s'accroît avec la crise de trésorerie que traverse la société d'aménagement.

L'implantation du TGV en centre ville plutôt qu'en périphérie entraînait pour la SNCF un surcoût qu'il revenait aux collectivités territoriales, maîtresses de l'aménagement, de prendre en charge. La Ville de Lille et la Communauté urbaine de Lille prévoyaient d'éponger ce surcoût en l'intégrant au calcul du prix de vente des droits à construire soumis aux promoteurs privés. Le même scénario étant appliqué au nouveau périphérique, l'ensemble des coûts de réalisation d'infrastructures était ainsi couvert par le programme immobilier nouvellement desservi. Survient la crise, qui remet en cause cette internalisation des coûts d'infrastructures dans les prix des terrains. Ce " retournement de conjoncture " économique aux répercussions immédiates sur le marché de l'immobilier, tirant les prix à la baisse, coïncide avec les difficultés des bureaux d'Euralille à se remplir : Euralille a mauvaise presse, et si les difficultés de remplissage n'ont aucun rôle dans la crise de trésorerie, les prix de vente de nouveaux droits à construire sont dans ce contexte jugés prohibitifs. En 1998, un bilan financier de la ZAC donne l'occasion d'une réévaluation, au terme de laquelle ces coûts d'infrastructures sont externalisés, ce qui se traduit par une participation supplémentaire de la CUDL au budget de la SAEM. Le projet Euralille engage à penser que l'accession à la "grande dimension" suppose le soutien de la moyenne dimension, celle de l'agglomération qui porte et finance le projet, au sein de laquelle les déséquilibres se trouvent accentués.

En résumé, l'enjeu de "positionnement" de la métropole lilloise dans l'espace européen peut aussi se lire comme un enjeu de positionnement de la ville-centre au sein de l'agglomération. Dans ce double jeu, la position de la métropole à l'échelle internationale est portée par la ville-centre qui en convertit les bénéfices pour réaffirmer sa position à l'échelle de l'agglomération.

5.2. La conversion des échelles

Si la construction de la ligne et de la gare TGV comme celle du site Euralille ont eu comme objectif premier d'ancrer la métropole dans la dimension internationale, ancrage qui devait être favorisé par la candidature de Lille à l'accueil des Jeux Olympiques de 2004, le passage à d'autres échelles, qu'elles soient régionale ou métropolitaine, intervient fréquemment dans le discours des acteurs.

L'implantation de sociétés internationales que l'on attendait dans la période euphorique de la fin des années 90, fut ainsi remplacée, après la crise du début des années 90, petit à petit, par celle de sociétés régionales, voire des succursales de sociétés nationales. C'est par cette même conversion d'échelles qu'intervient dans le discours des décideurs, la justification de la réalisation du site.

«L' effet T.G.V. » fait partie de cette échelle euro-régionale, qui amènerait des décideurs internationaux, en implantant des lieux de décision à Lille :

> C'était faire venir, utiliser le croisement nord-européen du T.G.V., pour faire venir des touristes, des consommateurs, des hommes d'affaires, ça se fait, ça devient un élément de passage et d'arrêt d'une population qui ne venait pas à Lille, donc ça c'est une bonne chose, ça crée un carrefour attractif sur l'implantation d'un certain nombre d'activités de grands groupes internationaux, ça l'est, même si les réalisations ne sont pas toujours à la hauteur de ce qu'on attendait. En tout cas, on est souvent étudié, Lille est souvent positionné comme un lieu intéressant pour implanter une direction nord-européenne, même si ça ne se fait pas toujours. *(responsable municipal)*

« L'effet T.G.V. » est cependant lui-même relativisé par les possibilités qu'offre le T.G.V. de venir s'installer dans un bureau qui sert de «pied-à-terre » sans s'implanter réellement, sous forme d'un siège social :

> L'effet T.G.V., dont on doit absolument parler, les sociétés qu'on a sur les tours Lille-Europe, Crédit Lyonnais, et même Eurocity, sont des sociétés captives du T.G.V.. Elles ne sont pas venues là parce que les tours étaient belles, parce que les commercialisateurs étaient gentils, parce qu'elles aimaient la fiscalité, pas du tout. Elles sont venues là, parce qu'elles étaient sur un nœud de TGV. C'est tout, il faut être très modeste dans notre métier, et je prône la modestie, elles sont captives du TGV. Et cet effet n'est pas forcément bénéfique à Lille, puisque aujourd'hui, vous pouvez être parisien, décideur, et dire : « *Je prends 50 m² en centre d'affaires, et je viendrai quand il faudra, j'ai mon adresse à Lille, puisque c'est pour me dédouaner d'un parisianisme, mais je viens pour prendre mes décisions, moi, de Paris* ». Donc l'effet T.G.V. n'a pas renforcé la position de Lille, ça a plutôt permis aux décideurs de venir faire des sauts de puce, et sans prendre de grosse implantation, de venir ponctuellement marquer sa place…*(responsable d'agence immobilière)*

Cet « effet T.G.V. » facilite davantage les délocalisations plus qu'il n'apporte des entreprises de taille internationale :

> Nous on constate le vase clos, qui s'est élargi un peu, parce qu'il y a des programmes de délocalisation qui étaient en route, depuis 10-15 ans à Paris, je pense à des choses comme l'I.N.P.I., comme la S.N.C.F. qui va arriver sur Lille Europe, sur 3.000 m², ce qui n'est pas énorme en soi, par rapport à tous les m² que la S.N.C.F. a. Donc il y a les délocalisations qui ont joué un rôle, mais ce n'est pas ce que j'appelle loger Mercédès, ou des gens de l'international. Les gens de l'international, ils regardent à mon avis en priorité, s'ils regardent sur la France, ils regardent peut-être Lyon, Paris, mais pas forcément Lille... *(responsable d'agence immobilière)*

La provenance des visiteurs et usagers peut être déterminée selon trois cercles concentriques autour de la métropole lilloise : la métropole, la région, l'Euro-région. Ces

cercles spatiaux, qui se superposent dans le discours des acteurs, permettent un changement d'échelle en évoquant le projet Euralille :

> Le rôle d'attraction est majeur. Il est d'abord pour les Lillois, qui allaient notamment en périphérie parfois pour faire leurs achats. Il est métropolitain, parce que le centre commercial Euralille concentre une diversité d'enseignes qu'on retrouve difficilement ailleurs. Et il permet à la fois de faire ses courses dans des enseignes qu'on retrouve en périphérie, mais aussi d'adjoindre des enseignes de cœur de ville, et donc d'avoir sur une zone géographique très réduite, à la fois les avantages du centre commercial, et les avantages d'enseignes et de commerces de centre ville... Ça, c'est pour la métropole. Et il attire bien au-delà de la métropole. La fréquentation, aujourd'hui, non pas du centre commercial, mais le croisement des T.G.V., par exemple, le concept, l'image d'Euralille, attirent aujourd'hui une population anglaise, néerlandaise importante, bien plus importante. Le comptage précis en est le témoignage. Il n'y a pas photo, il fallait le faire, et ça correspond bien à ce qu'on voulait faire : recréer une attractivité de cœur de ville, qui soit métropolitaine, et qui soit aussi internationale. *(responsable municipal)*

5.2.1. A l'échelle internationale et euro-régionale

La modernité du site, son caractère novateur, jouent un rôle important pour se situer par rapport aux autres grandes villes françaises.

L'ambition du projet confère au quartier une dimension européenne, qui permet à la ville de reconquérir des terrains non investis, et de gagner une image de modernité, à l'instar de projets comme La Part-Dieu, à Lyon.

Deux types d'activités suscitent l'attractivité du site : le tourisme et le commerce.

Un point qui revient régulièrement dans les entretiens concerne le développement du tourisme, en particulier pour les étrangers, et pendant le week-end, comme signe d'une attractivité qui se développe sur le plan euro-régional… :

> On a un rôle attractif également, sur la clientèle de transit gare, étrangère, c'est clair. Je pense que les Anglais qui commencent à venir en nombre, sur Lille, par le train, la 1ère destination, c'est Euralille. *(responsable commercial)*

Ou encore, à une autre échelle, sur le plan international :

> C'est vrai ce qu'il se passe aujourd'hui à Lille c'est intéressant quand même, chez le tour opérateur japonais, ça figure, et puis les Anglais plus simplement. *(responsable environnement transport)*

Cela étant, l'attractivité est encore limitée par la gamme des services proposés aux touristes, comme par exemple la gastronomie :

> A Lille, il manque des toques… *(responsable C.U.D.L.)*

5.2.2. A l'échelle régionale

Un des premiers enjeux des aménagements du site est le renforcement de la position de Lille en tant que capitale régionale :

> Le projet était quand même l'arrivée du T.G.V., même si l'impact n'est pas encore très fort, c'est l'arrivée du métro, et il faut mettre ça en perspective avec la candidature de Lille aux J.O., parce que ce qui est sidérant de voir aujourd'hui, c'est la notoriété de Lille et l'accroissement de l'activité touristique à Lille… Quand on se souvient de ce qu'était Lille, le centre ville, il y a 15, 20 ans, le Vieux-Lille, c'est un ensemble aujourd'hui qui est quand même une capitale régionale. *(responsable environnement transport)*

Le centre commercial joue le rôle de locomotive, en termes d'attractivité :

> On touche aussi des gens de Liévin, Douai, Valenciennes. Mais là, il y a un effet locomotive de l'hypermarché, qui est très fort. C'est vrai que les gens de loin, qui viennent de ces régions-là, viennent principalement en voiture, pour des achats de fin de semaine. Ils ne viennent pas tous les jours. *(responsable commercial Euralille)*

Pour l'activité commerciale, l'échelle régionale concerne tant la population régionale, que la population transfrontalière assez proche :

> Les Belges, c'est un peu la même notion que le Valenciennois, le Douaisis, la couronne secondaire, ce sont des achats de fin de semaine. Ce sont des gens qui viennent au centre commercial pour l'hypermarché, mais c'est vrai qu'ils pourraient choisir un hypermarché de périphérie, ça serait peut-être plus facile. Ils passent dans la galerie marchande, et ils vont dans le centre ville, faire du shopping dans le vieux-Lille. *(responsable commercial Euralille)*

Par le jeu de la conversion des échelles, qui sont différentes aussi selon que l'on considère le tourisme ou le commerce, les Belges, dont la présence sur Lille semble moins importante pour une bonne part des personnes interviewées, que par le passé, apparaissent dans les discours, en fonction de l'activité concernée, en liaison avec la population régionale (Valenciennois, Douaisis [17], etc.) pour le commerce d'hypermarché, ou associés avec les Anglais, les Allemands ou les Néerlandais, pour visiter par exemple le Vieux-Lille, lorsqu'il s'agit de tourisme :

> C'est patent quand vous allez à l'Office du Tourisme, aujourd'hui il y a des gens qui viennent de l'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne le week-end, donc on vient à Lille pour se balader. *(responsable municipal)*

5.2.3. L'échelle de la métropole

L'impact du site apparaît d'abord dans une opposition avec la périphérie.

Le centre commercial est le lieu le plus cité où se manifeste la lutte entre le centre et la périphérie, en tant que reterritorialisation :

> …Un centre commercial qui réattire au cœur de ville une zone de chalandise qui s'éparpillait sur les centres commerciaux de périphérie…Le rôle d'attraction est majeur. Il est d'abord pour les Lillois, qui allaient notamment en périphérie parfois pour faire leurs achats. *(responsable municipal)*

La concurrence subie par le centre commercial d'Euralille est vécue davantage, pour ce responsable commercial, par rapport aux centres commerciaux périphériques que par rapport aux commerces du centre, avec lesquels une alliance, en termes de complémentarité, tend à se dessiner :

> On complète bien l'offre, pour faire concurrence à la périphérie. D'ailleurs, on fait partie de la fédération, on se rapproche beaucoup du centre ville, on essaie d'être partenaire, pas concurrent du centre ville, même si on peut avoir un dédoublement d'enseignes. Je pense que plus le centre ville est fort, et plus on est fort, et mieux on se porte tous mieux, mieux on peut résister, ou lutter contre la périphérie. *(responsable commercial Euralille)*

[17] Voir citation précédente

Cette analyse de la complémentarité d'Euralille et du centre ville est corroborée par ce responsable d'association de commerçants du centre :

> L'échange de flux existe vraiment, d'ailleurs les chiffres de la Chambre de Commerce prouvent que le centre ville, notamment le centre ville piéton en profite largement. *(responsable d'association de commerçants)*

5.3. Centre et périphérie : concurrence ou absorption ?

Le rayonnement d'Euralille, l'enjeu du projet méritent d'être envisagés à travers une lutte ancienne, toujours réactualisée, entre le centre et la périphérie. Dans son opuscule de 1921, Scrive-Loyer ne déclarait-il pas, au sujet des communes voisines de Lille :

> Nous avons à côté de nous des villes amies, mais concurrentes, tout aussi bien et même mieux placées que nous au point de vue ferroviaire, à celui des centres d'énergie, ou des communications fluviales [18].

La concurrence centre / périphérie s'exerce aussi dans le type de logements proposés, et les trajectoires résidentielles typiques que le projet Euralille vise à influer. Il s'agit en effet de conserver dans le parc privé des familles tentées par l'accès à la propriété dans le péri-urbain :

> Euralille est un peu en contraste par rapport à l'usage classique d'une ville comme Lille, ou d'autres villes de province, où on a un cycle de vie qui est que, quand vous êtes jeune, avec relativement peu de moyens budgétaires, vous habitez au centre ville, et vous louez votre appartement. Puis dès que vous avez un peu d'argent, que vous avez pu avoir quelques enfants, votre tendance va être dans la tranche d'âge de 35-50 ans, d'aller immigrer plutôt en périphérie de ville, avec un jardin, et puis en final, quand vous êtes plus âgé, vous revenez vers le centre ville et vous êtes propriétaire de votre logement, c'est à peu près ça le parcours classique. Le type de logements qu'on évoque, on cherche un peu à mordre sur ce type d'habitude, et à créer des choses qui existent en région parisienne, ou dans d'autres grandes agglomérations où il y a des jeunes qui s'installent plus durablement au centre ville, qui n'ont pas nécessairement la tentation d'aller en périphérie… *(aménageur S.A.E.M.)*

Cette concurrence concerne également l'accès à des lieux d'animation, pour la population de la périphérie :

> Euralille attire beaucoup de gens qui viennent de Roubaix Tourcoing, et puis des centres villes. Dans certains quartiers il n'y a rien, il n'y a rien pour les fixer sur ces quartiers, ils viennent où il y a du monde. *(responsable sécurité transport)*

La concurrence entre le centre et le périphérie ne peut se comprendre indépendamment d'un double mouvement de phases de compétition alternées avec des phases d'absorption de la périphérie, ou d'association des communes. Cette absorption des communes limitrophes a pris, par le passé des visages différents.

Elle a consisté en une association avec certaines communes (Hellemmes), une fusion (Lomme, dans un passé récent), voire une annexion (par décret impérial, en 1858, les communes de Moulins, Fives, Esquermes, Wazemmes, et le faubourg de Saint-Maurice-des-Champs).

La création de la Communauté Urbaine de Lille en 1967 en est aussi une des composantes.

---

[18] Scrive-Loyer *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial, ,* Lille, 1921, p. 28

Elle se traduit également dans l'évolution démographique de Lille et des communes environnantes, à partir de la fin des années 1960. La population lilloise passe ainsi de 190.000 habitants en 1968 à 171.000 en 1975. Plutôt que de correspondre à un exode massif, cette décrue se réalise au bénéfice de certaines communes périphériques, principalement Villeneuve d'Ascq, Mons-en-Baroeul, Marcq-en-Baroeul, Wambrechies, Lambersart et Haubourdin [19].

Cette évolution s'opère en parallèle du transfert d'équipements et d'infrastructures, comme par exemple les universités. La réintégration de la faculté de droit intra-muros deviendra ainsi pour le centre un enjeu, et deviendra effective dans le quartier de Moulins au milieu des années 1990.

5.4 Y-a-t-il un « quartier de la gare », un « quartier Euralille » ?

Cette partie des entretiens avait pour objectif d'établir si et en quoi ce « morceau de ville » était vécu en tant que quartier par les personnes interviewées, et à quels éléments ils le rattachent (à la gare, aux gares, au centre commercial ou autres).

5.4.1 L'ancrage dans la ville

A la question de savoir ce qui fait quartier au sein du site, les réponses des décideurs ont davantage concerné l'existence plus ou moins reconnue d'un quartier Euralille que d'un quartier des gares proprement dit, contrairement aux commerçants, qui ont mis en avant l'activité commerciale et ses délimitations comme critère des limites du quartier.

Pour ce chauffeur de taxi, le quartier de la gare est d'abord défini comme délimité par sa zone commerçante et ses abords immédiats:

> *Qu'est-ce que c'est pour vous, les limites du quartier de la gare ?*
>
> Le Vieux-Lille, la limite, c'est la place de la République, en fait ça se limite à ça, vous avez la gare, le Vieux-Lille, place de la République, ça c'est le noyau, la place Grand-Place.
>
> *C'est le centre ville proprement dit, mais le quartier de la gare, qu'est-ce que c'est, ses limites ?*
>
> C'est la gare, la rue Faidherbe au maximum, la rue des Canonniers.
>
> *Et par ici, ça va jusqu'où ?*
>
> Ici, vous avez la rue du Molinel qui va directement sur la place de la République, mais là c'est plus calme, et vers le Vieux-Lille, la place des Buisses, côté Vieux-Lille, ça bouge un peu plus *(chauffeur de taxi).*

Du point de vue de ce commerçant, le quartier de la gare se limite aux espaces de la gare bénéficiant des flux provenant ou parvenant à la gare, par un axe privilégié : le passage pitonnier :

> *Où est-ce que vous situez les limites du quartier?*
>
> La place de la gare, point-barre.
>
> *Jusqu'ici, ou jusque de l'autre côté de la rue ?*

[19] *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, p. 110

> Oui, de l'autre côté de la rue du Molinel, un établissement ou deux. Oui, vous allez de l'autre côté de la rue du Molinel, vous avez un passage de la gare zéro, pourtant la gare se situe à peu de chose (distance).
>
> *Vous disiez, les emplacements les plus intéressants au niveau commercial, ce sont ?*
>
> Les Brasseurs, le café Bonnard, le Napoléon, ici, c'est placé parce que c'est plus près en sortant de la gare Lille-Flandres, c'est les emplacements valables. Le Napoléon, c'est placé parce que c'est plus près en sortant de la gare Lille-Flandres. Les Brasseurs, le café Bonnard, c'est placé parce que c'est près des passages piétons... *(cafetier-restauration rapide)*

Ce qui fait le quartier, c'est aussi une certaine animation de la place de la gare, pour ce commerçant installé depuis près de 20 ans. Le renouvellement des commerçants, comme la création de la partie souterraine du métro, qui a ôté une part de visibilité de cette animation, en la transformant en un flux souterrain, l'incitent à dire que la gare, c'était mieux avant :

> Il y a une place de la gare qui est triste. Avant, on avait les bus. Qu'est-ce qu'il y avait, qui était un peu vivant ? Les tramways arrêtaient là au centre, mais il y avait les bus, place des Buisses, qui étaient juste place de la gare. C'était un mouvement…, cette gare était beaucoup plus vivante qu'elle ne l'est maintenant. Maintenant, on dirait que c'est parqué pour les bestiaux, avec leur ferraille… Ils ont voulu faire un quartier soi-disant plus clair, mais enfin, c'est devenu un peu tristounet… *(restaurateur)*

L'idée d'un quartier autour d'Euralille reste floue :

> Donc quand je dis Euralille c'est un petit peu plutôt le quartier, enfin le triangle des deux gares en quelque sorte. *(responsable commercial transport)*

Ce flou serait favorisé par la coexistence des trois points principaux qui bordent le site Euralille : les deux gares, et le centre commercial, ainsi qu'un espace public, plus difficile à définir :

> C'est un site qui comporte deux gares, et entre ces deux gares, un centre commercial, et du logement. C'est un centre commercial, et deux gares, au principal. Et c'est pas un espace vert. Je sais qu'il y a le Parc Matisse, mais au principal, ma vision principale, c'est ça d'abord. *(responsable municipal)*

Le premier projet Euralille se voulait en rupture avec l'existant :

> Le concept de Rem Koolhas a été d'être un coup de poing dans la ville en termes d'image, une rupture totale avec, on a souvent parlé de la saveur locale, le terme d'architecture, plutôt briques et toit… *(aménageur)*

Lille-Europe apparaît particulièrement en rupture avec le centre ville, ce qui semble contradictoire avec la fonction traditionnelle des gares, en tant que portes de la ville, contrairement à la gare Lille-Flandres :

> Lille-Europe est forcément aujourd'hui, puisqu'il y a le périphérique qui passe, il n'y a pas de continuité. Ils ont le dos au périphérique, enfin le dos…, on pourrait dire que c'est le dos, tout le reste est situé sur la ville, et donc on ne voit pas bien comment cette gare s'ouvre sur la ville, ce qui n'est pas le cas de Lille-Flandres, puisque Lille-Flandres, vous sortez, vous allez sur l'Avenue Faidherbe, là vous vous ouvrez vers la ville. Quand vous êtes à Lille-Europe, dans le dos, vous avez les parkings, et on ne voit pas bien comment la ville démarre, et où on peut aller de là. Il y a un travail là important à faire. Et je pense que le cœur de quartier, c'est ce trou noir qui aujourd'hui, n'est pas utilisé, ou mal utilisé. Parce qu'aussi, peut-être que la ville ne se l'approprie pas. Quand je dis : « la ville », c'est au sens des différents acteurs de la ville. *(responsable municipal)*

5.4.2. Quartier de gare ou quartier du centre ?

Un quartier de la gare n'est pas toujours identifié. Ainsi, la gare est parfois perçue comme faisant plutôt partie du centre ville, lorsqu'il s'agit de publics en errance les difficultés qu'ils rencontrent et qu'ils posent :

> Ce n'est pas spécifique gare, c'est spécifique centre ville dont la gare fait partie, la ou les gares... *(travailleur social)*

La gare est parfois perçue comme distincte du centre ville, comme pour ce restaurateur des abords de la gare Lille-Flandres :

> Je me sens pas trop dans le centre ville, je me sens plus dans le quartier de la gare, donc je pense que l'on est vraiment dans l'intersection. Oui parce qu'avant qu'il y ait eu toutes ces innovations, il n'y avait pas toute cette population qui passe par là, c'est depuis tous ces travaux, tout ça. Moi je me sens vraiment à l'intersection. *(restaurateur)*

En ce qui concerne l'ancrage dans le quartier, la distinction, la rupture entre les deux gares sont très marquées. Par exemple, pour ce commerçant situé près de la gare Lille-Flandres :

> La gare Lille-Europe, il y a longtemps que ça ne fait pas partie du quartier. Les voyageurs qui sont là-bas ne savent même pas comment arriver de Lille-Europe à Lille-Flandres. De toute manière, il n'y a rien : «la gare des courants d'air», on l'appelle *(cafetier-restauration rapide)*.

Le quartier du centre est identifié comme celui où sont implantés les commerces, où il y a du monde, davantage que dans le quartier de la gare. Celui-ci est identifié en partie par le rayon dans lequel les commerçants se connaissent entre eux.

> Tout aux alentours, le périmètre de ce quartier, pas vraiment de toute la place de la gare, mais une partie de la place et tout le pâté de maisons, tous les commerçants se connaissent plus ou moins, donc on se connaît, on discute un peu et puis..., mais c'est vraiment dans le périmètre de ce pâté de maisons. *(restaurateur)*

L'extension du secteur piétonnier, jusqu'à la rue du Priez, déplace les limites du quartier, en favorisant le flux entre les différents quartiers, et ce restaurateur vit maintenant son emplacement comme se situant à l'intersection de deux quartiers.

Inversement, ce directeur de supermarché, dont l'activité se situe à l'extérieur du secteur piétonnier, et à l'opposé, par rapport à la gare, de la nouvelle zone commerciale d'Euralille, déclare, en pointant l'évolution des cheminements des passants et des clients dans le quartier, ainsi que la pénurie de places de parkings dans son environnement :

> Je ne suis plus en centre ville, mais en bordure de ville. *(directeur de supermarché)*

5.4.3. Un quartier d'affaires

Le site ne constitue pas un quartier à part, au sens administratif du terme, mais plutôt un quartier d'affaires, une zone économique, pour ce responsable municipal :

> Ce n'est pas un quartier parce qu'il n'a pas sa vie propre. Il n'a pas une vie sociale, administrative propre, il n'a pas…, c'est un…, ce n'est pas un quartier au sens de la vie des habitants et des citoyens. C'est une zone d'affaires économiques. Pour l'instant, c'est une zone d'affaires. Il y a quelques logements, certes, mais c'est une zone économique, qui lie à la fois du transport et du commerce, et qui est rattachée au cœur de Lille, et au cœur de la métropole. C'est une partie du cœur de Lille, et de la métropole, mais ça ne me semble pas aujourd'hui pouvoir être défini comme un quartier. Ou disons que c'est un quartier d'affaires, et un quartier

> d'affaires, ça se caractérise par une vie qui n'est pas la même qu'un quartier plus traditionnel. Voilà, on pourrait dire que c'est un quartier d'affaires. *(responsable municipal)*

Peu d'infrastructures propres à un quartier existent, concernant les services publics, hormis un bureau de poste.

> D'abord, il n'y a pas de mairie de quartier, puisqu'il y a une mairie par quartier, là, il n'y en a pas. *(responsable municipal)*

Un code postal a été mis en place, qui constitue davantage un clin d'œil au monde des affaires :

> On est dans une sorte de ville, d'ailleurs ils ont un code postal spécifique. Ce n'est même plus Lille, c'est « Euralille 59777 ». *(responsable transport)*

5.4.4. Un quartier sans âme, sans histoire

Un des thèmes revenu le plus souvent dans les entretiens concerne le fait qu'Euralille est un « morceau de ville qui n'a pas de vie propre, d'histoire », ce qui l'empêche d'être un quartier au sens plein :

> Sur la vision : la construction d'un nouveau quartier, on ne peut pas dire qu'aujourd'hui, il y ait une vision d'un nouveau quartier. C'est un morceau de ville, mais c'est pas un nouveau quartier, comme on pourrait dire pour les autres quartiers lillois. Et puis il n'y a pas une vie de quartier, une histoire par quartier, comme on peut la repérer, la sentir sur les autres quartiers lillois. Voilà un peu la vision que j'ai. Quand on dit « nouveau quartier », c'est quelque chose qui n'apparaît pas encore, qui n'est pas très visible. *(responsable municipal)*

Le développement d'un nouveau quartier nécessite du temps :

> On ne peut pas développer un nouveau quartier, on ne peut pas décider du développement d'un nouveau quartier, sans se dire que ça va prendre au moins 10-15 ans. *(responsable agence immobilière)*

Ce morceau de ville n'a pas d'identité à cause de la diversité des gens qui le fréquentent, par l'âge et les origines, là où le quartier peut renvoyer à une singularité de ses habitants et usagers :

> On ne peut pas dire que ce soit un quartier, il y a certains quartiers de Lille qui sont plus ou moins jeunes, non, ici, on a vraiment de tous les âges, de toutes nationalités, et de toutes couleurs. *(restaurateur)*

Cette « absence d'histoire » est aussi un effet du passé récent de l'image du site, entre vitrines de luxe, d'un côté, exclusion et insécurité, de l'autre, suite à son ouverture, que l'on cherche à gommer :

> Et puis vous avez les soirs également où les choses ont changé, c'est-à-dire qu'il y avait ces vitrines d'Euralille comme dans beaucoup dans de villes, en contraste avec Roubaix, Tourcoing, etc., qui est un peu la ville riche, donc tirait en fait les jeunes de Roubaix, Tourcoing etc., avec peut-être une sorte de frustration, qui était liée à : Lille, ville du futur, mais en même temps de la richesse, dont nous nous sentirions exclus. Aujourd'hui, au quotidien, le soir, les choses ont changé, c'est-à-dire que je ne pense pas qu'il y ait les mêmes problèmes qu'il y avait, il y a encore quelque temps en matière de drogue, de sécurité aux abords d'Euralille *(aménageur)*.

5.4.5. Le nouveau projet Euralille : la dissolution dans la ville.

Le nouveau projet du site Euralille n'est pas de créer un nouveau quartier, mais de se fondre dans la ville :

> Aujourd'hui, de plus en plus, l'enjeu n'est pas de créer à proprement parler un nouveau quartier Euralille, mais d'intégrer Euralille dans Lille. Au contraire, l'idée, c'est de dissoudre un peu Euralille dans des autres quartiers. *(aménageur)*

Il s'agit de passer du projet prenant en compte les infrastructures d'accès à la dimension des liaisons avec les autres quartiers :

> On voit qu'il y a un fil directeur en matière de réaménagement d'Euralille qui est, pour le coup, en rupture avec ce qu'était Euralille dans la version initiale. C'est-à-dire qu'Euralille au départ était un projet très lié aux infrastructures, c'est ce qui a fait d'ailleurs son succès important : TGV, l'autoroute, les périphériques, et une idée maintenant, c'est d'essayer de concilier ces infrastructures qui sont une valeur ajoutée importante pour l'accès à Euralille, avec une dimension plus humaine qui manque à Euralille et essayer, tant que faire se peut, d'avoir des liaisons qui permettent de mieux de relier Euralille aux autres quartiers de la ville. *(aménageur)*

L'évolution actuelle du 2ème projet Euralille annonce privilégier, après la rupture entre la vieille ville et le nouveau site, le « coup de poing dans la ville », la jonction, la fusion, les possibilités de continuités entre les quartiers. Axé dans un premier temps sur les infrastructures (autoroute, périphérique, T.G.V., métro), le projet Euralille s'oriente vers le développement des continuités qui permettent de mieux le relier aux autres quartiers de la ville, comme l'annonce ce professionnel travaillant sur le projet Euralille :

> On est dans une vision que la dominante infrastructures, qui a été à l'origine d'Euralille, doit aujourd'hui pouvoir être atténuée. Il faut pouvoir permettre d'éviter de donner à ces infrastructures un côté cassure, coupure qui exclut, à la fois des quartiers très proches les uns des autres, ça sur le plan commercial c'est dans notre intérêt, et qui en même temps, symboliquement, sociologiquement, coupe la ville. C'est ce à quoi on travaille, donc, oui, quand vous dites appropriation, c'est tout le but, c'est que les gens s'approprient en fait les différents quartiers de Lille et d'Euralille, en gommant le plus possible la coupure amenée par ces infrastructures, tout en en jouant en termes d'accès. *(aménageur)*

C'est un quartier qui se veut intégré à la ville de Lille :

> On est dans un type de quartier qui est un quartier parfaitement intégré à la ville de Lille, c'est plus du tout le quartier neuf, qui donc, fédère à la fois des gens branchés à une population moins désirable, etc. Euralille est banalisé par rapport au reste des quartiers de la ville de Lille. *(aménageur)*

Euralille apparaît aussi comme un nouveau concept de quartier, inscrit dans la modernité urbaine, qui doit permettre de créer des logements d'un nouveau type[20].

5.4.6 Points noirs, points de fixation

Le quartier n'est pas décrit ou vécu de façon homogène dans le discours des acteurs. Certains points sont décrits comme constituant une « tache sombre », un « trou » dans le quartier :

> Sous le viaduc, il y a un énorme espace, il y a l'espace vert. Tout ça, ça crée des possibilités sous-utilisées aujourd'hui, qui sont un peu froides, qui pourraient être des lieux d'animation, des lieux de vie, qui n'en sont pas aujourd'hui, qui créent une rupture entre Lille-Europe

[20] Comme l'expose cet aménageur, cité précédemment (5.3)

d'ailleurs, et le centre commercial, et que tout ça pourrait être aménagé pour en faire un lieu de vie et un lieu sympathique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, c'est des espaces sous-utilisés, et qui confèrent une sorte de trou noir. En journée, ce n'est pas très noir, mais ça fait un trou noir, la nuit... *(responsable municipal)*

L'appellation de « trou », dans les discours, fait explicitement référence à des lieux en contrebas :

Il y a un (point) qui pose un gros problème, c'est quand vous allez de Lille-Flandres à Lille Europe en passant non pas par le pont mais par en dessous, qui est l'endroit juste sous le pont, cet endroit où il y a une espèce de… , quand on arrive directement sous le pont… en face du Quick, cet endroit là est très dangereux. A partir d'une certaine heure, si on fait une observation, on peut remarquer que la clientèle qui fait Lille-Flandres, Lille-Europe passe par le haut, c'est la peur de passer par en bas. En pleine journée, ça ne se voit pas de trop, c'est assez marginal, les gens passent encore assez facilement par le bas. A partir du moment où il y a des flux moins importants, à partir du moment où il commence à faire sombre, il y a beaucoup plus de personnes…, si elles sont en groupe, elles passent par le bas, mais si elles sont isolées, elles passent par le haut…*(responsable sécurité transport)*

Les points noirs sont aussi des points de points de fixation :

Il y a un endroit aussi où ils se rassemblent c'est dans le fond de la gare de Lille Europe, côté Atrium, c'est-à-dire l'accès pour aller à Euralille, là-bas ils aiment bien, parce qu'ils sont encore hors de la vue des caméras, ils sont entre Euralille et la gare, ce qui fait qu'en bougeant de 5 mètres, s'ils évitent un gardien ou un vigile, ils sont chez l'autre, chez le voisin, ce qui fait qu'ils savent très bien qu'ils ne seront pas dégagés de là…*(responsable sécurité transport)*

Les points de fixation participent à un imaginaire, fondé ou non, des lieux considérés comme dangereux :

Madame : Sous le viaduc, il y a un renfoncement sous le viaduc, noir.

Un collègue : Ah oui, où il y a tous les clodos qui s'y mettent et tout ça, qu'ils ont dû désinfecter, euh, non, euh…

Madame : C'est vrai que là les clo…, comme il dit, les clodos, ils peuvent y aller…, oui parce que c'est vrai, là, c'est sombre.

Un collègue : Et puis il y a eu des viols là.

Madame : Ah bon.

Un collègue : Il faudrait que la police, elle passe plus souvent, plus en haut, ils sont venus en gare… *(responsables transport)*

Ou comme lieux de condensations où tous types de marginalités sont amalgamés :

C'était tout des pédérastes qu'il y avait là. Bon je n'ai rien contre eux, ils font ce qu'ils veulent, mais on leur a donné un grand parc, ils ont une ouverture. Rappelle-toi, quand on a mis les braseros là-bas, et bien je t'ai dit : « *On va les voir arriver tous* » …*(responsable transport)*

Cet imaginaire de l'insécurité est autant alimenté concernant les temps de faible fréquentation (le soir), que pendant la période de haute fréquentation (en été et en plein jour) :

Un collègue : La place Mitterrand et le viaduc Le Corbusier..., je sais que les hôtesses, le soir, on est obligé de leur donner des places sur le parking à la gare, elles se faisaient attaquer régulièrement ou embêter, sur le parcours pour revenir à Lille-Flandres. Là il y a une faune…, avec le parc Matisse qui attire aussi le soir, il y a une faune assez particulière.

Madame : Oui c'est vrai.

Un collègue : Et on voit surtout l'été quand ils sont tous allongés dans la pelouse et tout ça il n'y a pas beaucoup de gens qui s'aventurent à traverser pour aller carrément de l'autre côté. On n'en voit pas de patrouille de police dans ces lieux-là, on n'en voit pas une. Ils vont dans les gares, entre les gares dans la journée, mais le soir tu ne vois jamais rien. *(responsables transport)*

La faible connexion entre les différents sites favorise aussi la création de ces points noirs :

Un collègue : Le coin le plus infâme, c'est la liaison entre Euralille et la gare.

Madame : Déjà entre la gare de Lille Europe et le centre commercial comme je disais c'est dommage qu'il n'y ait pas cette bonne intercirculation…

Un collègue : Et visible…

Madame : Et visible oui parce que là on est au bout de la gare de Lille Europe, on reprend sur la droite, on fait 2 mètres sans abri, et là on arrive côté E.D.F.-G.D.F…

Un collègue : On se branche carrément sur l'Atrium.

Madame : On se branche sur l'Atrium, et ce n'est pas évident de savoir que l'on peut rejoindre le centre commercial, alors qui c'est qui irait…, il y a une volonté avec le centre commercial Euralille de mettre une bonne signalétique mais c'est dommage que ça n'a pas été imbriqué beaucoup plus…*(responsables transport)*

5.5 De la coexistence à la désignation des publics

5.5.1 La disparité des publics

Alors que le centre commercial souhaite attirer de jeunes familles qui s'installent… :

On sait qu'on a un positionnement « familles jeunes » (25-35, 35-45)… revenus relativement hauts. *(responsable commercial)*

…issues d'une périphérie résidentielle… :

Il y a ce qu'on appelle le Triangle d'Or : Bondues, Marcq, Wasquehal…, pour faire B.M.W… *(responsable commercial)*

…c'est une population hétérogène qui le fréquente, attirée ou au contraire retenue par l'effet de sa réputation :

Un quartier de gare, ce n'est jamais un quartier top, ce n'est pas le 16ème, ce n'est pas Neuilly, donc on aura toujours de la difficulté à maîtriser ça. En plus, même la fréquentation du centre commercial, elle n'est pas tip-top non plus. Donc il y a pas mal de gens qui n'y vont carrément pas, en disant : « Là, on va se faire voler son sac à main, on va se faire attaquer ». *(responsable d'agence immobilière)*

Cibler le public apparaît contradictoire avec l'ambition de faire du site un haut-lieu attractif du centre ville, en tant que lieu de croisement de populations différentes. Ceci pose la question centrale de la gestion des espaces publics, sur le mode de la cohabitation ou de la co-présence :

Comment arriver à équilibrer tout ça entre une population jeune qui investit un lieu avec son langage son univers etc., et en même temps ne pas chasser le consommateur moyen qui vient là aussi et donc le centre draine beaucoup, en même temps, donc le mélange de population entre

> les jeunes de Roubaix-Tourcoing, qui constituent, quoi se rassemblent dans Euralille et en même temps la population étudiante qui vient aussi à l'Aéronef, donc ça fait un espèce de mélange de populations, avec des côtés heureux et des côtés difficiles à gérer notamment pour le centre commercial qui multiplie ses vigiles tous les mois. Et donc, avec ce fragile équilibre à tenir, il y a une vigilance à garder qui est toujours très fragile entre un lieu qui bascule quelque part, difficilement et en même temps c'est aussi la population que l'on a aux abords de gares. Alors, toute cette congestion, cette superposition de programmes, ces flux etc.…, vont faire se rencontrer des populations assez différentes, entre les jeunes cadres qui traversent et qui vont à Londres et puis parce qu'il y a encore des trains de Paris qui viennent à la gare de Lille Flandres, traversent et puis tout ce flux de population, qui font un croisement assez particulier. *(aménageur)*

Au sein de l'espace privé, le fait de chasser un public particulier (les jeunes) par certaines mesures (supprimer les bancs) risque d'en chasser aussi un autre (les personnes âgées) :

> Mais nous avions très peu de clientèle 3ème âge, ce n'est pas un terme très beau, il y en a de meilleurs maintenant. Pourquoi ? Parce qu'on avait supprimé les bancs, parce qu'on avait des problèmes de sécurité. On avait réglé un problème, on en créait un autre. Aujourd'hui, on a remis des bancs, et on veille à ce que les bancs soient bien fréquentés, c'est-à-dire que les gens ne restent pas toute l'après-midi sur le banc, mais y restent le temps de se reposer, ce qui fait qu'on voit réapparaître une clientèle de 3ème âge, qui peut effectivement s'asseoir. *(responsable commercial)*

5.5.2 Typologies indigènes

Des typologies sont élaborées par les acteurs, concernant les usagers des gares : certains utilisent le train pour les loisirs ou les affaires (Lille-Europe), et d'autres pour le travail (Lille-Flandres). Certaines typologies construites identifient la population d'usagers de Lille-Europe comme une clientèle de cadres et de dirigeants, tandis que ceux de la gare de Lille-Flandres sont considérés comme représentant les classes moyennes ou traditionnelles, tandis que les voyageurs vers Paris sont assimilés à des cadres ou à des dirigeants :

> Sur la gare Lille-Europe, on a une population qui est pour une part étrangère, au sens étrangère à la région, ou une population de cadres et de hauts cadres, qui utilise les transports de la métropole, qui utilise la gare Lille-Europe, pour aller à Londres, Bruxelles, ou Paris, ou Lyon, pour les T.G.V. qui ne passent pas par Paris. Là, on a soit une population qui arrive, qui vient de Londres, Bruxelles, ou de Lyon, on a une population là, qui en termes sociologiques, est une population d'hommes d'affaires, de cadres, soit étrangers à la région, soit étrangers d'autres pays européens, du Nord de l'Europe. Sur Lille-Flandres, on a une population plus traditionnelle, puisqu'on a un mixte, un mélange des genres, puisqu'on a beaucoup de trains régionaux, on a une population de classes moyennes, voire de classes traditionnelles, qui ont leur travail à Lille, et qui prennent le transport en commun pour venir travailler sur Lille, puisqu'à Lille, il y a une grosse partie de la population qui travaille à Lille qui n'est pas lilloise... Mais là, on a toutes les catégories socio-professionnelles. Mais on retrouve aussi tous ceux qui prennent le train pour aller à Paris, et là, plutôt des cadres dirigeants, d'entreprise, ou des cadres administratifs. Là, on a un mélange des genres sur ce secteur-là. *(responsable municipal)*

Certains acteurs du domaine de la sécurité élaborent des typologies de la délinquance dont ils sont témoins, et qu'ils ont à traiter. Ainsi, ce responsable sécurité transport expose sa typologie de la délinquance, par âge et par type de délinquance, par rapport aux faits qu'il rencontre. Ces types de délinquance peuvent être sans lien entre les différentes tranches d'âge, notamment les 13-15 ans avec les tranches d'âge suivantes, ou les plus de 21 ans, par rapport aux tranches antérieures, même si la progression entre les

16-17 ans, les 18-19 ans et les 20-21 ans s'apparente, dans ce discours, à un parcours-type du délinquant :

Les 13-15 ans :

De jeunes paumés, ou en fugue, susceptible de se transformer en voleurs, s'ils consomment des produits. Ils sont davantage envisagés comme des victimes, réelles, ou potentielles :

> Quand on commence à être confronté à des jeunes de 13, 14 ans, 15 ans, c'est parce qu'ils sont paumés, ils ont fugué, ils ont faim, et puis il faut bien qu'ils se débrouillent, alors généralement les fugueurs quand on trouve un comportement bizarre, on le fait contrôler par la police, on essaie de…, ça évite…, quand on voit qu'un jeune traîne pendant 3, 4 heures dans une gare, ce n'est pas normal, généralement les parents ne sont pas assez irresponsables pour laisser un gamin traîner 4 heures dans une gare, ce n'est pas normal, une heure de correspondance, ça peut arriver, 2 heures parce qu'il a loupé une correspondance, ça peut arriver, 4 heures dans une gare, là c'est louche, on essaie d'intervenir assez rapidement, ça commence comme ça, après on en fait des petits voleurs, petits voleurs ça peut-être parce qu'il fugue, ça peut-être parce qu'il se sent lié à ces bandes là, parce qu'il travaille pour ces bandes là, et puis ça peut-être aussi parce qu'eux ils font usage aussi de produits, les premiers produits, les font un petit peu flipper, et il les fait s'évader…
>
> Le jeune de 13 ans, c'est rare qu'il soit impliqué dans les escroqueries, éventuellement des actes de malveillance, ça peut arriver, mais c'est parce qu'il a vu soit les autres le faire et puis qu'il avait envie de le faire et puis c'est un petit peu, ce que l'on appelle l'irresponsabilité du gamin qui dit que je veux lancer une pierre sur un train, et je ne sais pas quoi. Cela arrive mais c'est plus dans les petits vols, les petites bricoles, mais on ne les verra jamais agresser.

Les 16-17 ans :

Le début de la violence, des agressions :

> Par contre à 16 ans il commence à…, tout lui est permis, il commence à faire du rentre-dedans, c'est un peu plus dur.
>
> Donc ça se hiérarchise, on commence, 16, 17 ans on commence à arriver à l'agression, le racket, ça commence par les petits rackets, les violences verbales, je dirais, ça monte tout doucement à l'agression…

Les 18-19 ans :

Pour faire « payer la société », la casse, l'agression :

> A 18, 19 ans, s'ils sont aigris, qu'ils n'ont pas eu de chance et qu'ils n'ont vraiment pas trouvé à s'en sortir, alors il n'y a sûrement plus rien à faire, ils vous rentrent dedans, ils rentrent dans les voyageurs, ils cassent tout, ils s'en fichent quoi, de toute façon, ils veulent faire payer la société, ils ne cherchent pas trop à comprendre.

Les 20-21 ans :

Dégradations et actes de malveillance, suite à une situation d'échec :

> Après on va passer à 20 ans, 21 ans, c'est les dégradations, les actes de malveillance : « *On en a marre de la société* », donc on va faire payer à la société ses échecs et puis (…) en disant : « *Cette société j'en ai rien à foutre* », il commence à tout abîmer, ça c'est plus des actes de malveillance.

Au-delà de 21 ans :

Aux critères d'âge viennent s'ajouter des précisions sur les origines sociales, pour cette tranche d'âge, qui se situe à part : des cols blancs qui se tournent vers l'escroquerie et d'autres modes de vol :

> Et puis au-delà, c'est les cols blancs, ils se disent : « *Merde, il faut que je trouve une solution pour m'en sortir mieux* », donc là ils deviennent plus spécialisés dans d'autres systèmes, des escroqueries, des vols plus perfectionnés.

Les délits, les faits de délinquance obéissent à une hiérarchie qui est liée à la courbe des âges de leurs auteurs :

> Il y a une hiérarchie, on a des courbes d'âges, la courbe des âges on l'a par délits, on voit qu'il y a une hiérarchie.

Cette typologie est cependant relativisée par une information nouvelle :

> L'on a eu différents rackets commis par trois jeunes de cet âge là (16-22 ans), mais apparemment, ils seraient accompagnés de personnes de 40-45 ans *(responsable sécurité transport).*

5.5.3 Les catégories socialement problématiques

En dépit de la disparité des publics qui fréquentent le site et se côtoient, la plupart des acteurs focalisent leur attention sur deux catégories souvent problématiques : les S.D.F. et les jeunes.

Les "S.D.F."

Le S.D.F. est souvent identifié à la figure du clochard :

> On a connu ce que l'on appelle les publics en errance parce que S.D.F. est parfois un peu trop connoté clochard *(responsable environnement transport)*

Le clochard représente une présence qui perturbe, même si cette perturbation est ici minimisée par le parallèle avec la radio qui va un peu fort :

> Des clochards, on n'en veut pas, c'est clair, ça ne veut pas dire qu'il faut les prendre avec une pelle, et les mettre dehors. C'est des personnes humaines, il faut aider au traitement, mais dans la limite de nos moyens et de nos obligations. On n'a pas d'obligation, si au moins celle du respect de la personne humaine. Au moins essayer de faire en sorte qu'il y ait une prise en charge extérieure, mais dans le lieu, un clochard fait peur, au même titre qu'un jeune loubard, ou une radio qui va trop fort. *(responsable commercial)*

Le discours sur les S.D.F. traduit une réelle gêne. Il est souvent difficile de formuler son opinion pendant la phase de l'entretien enregistrée, par l'effet du décalage entre le ressenti individuel et la position institutionnelle lors de l'entretien. Ceci s'est trouvé parfois confirmé à la suite, lors de la partie non enregistrée de l'entretien, où cette gêne a été évoquée beaucoup plus librement. On notera aux hésitations du discours que la distinction

entre la gêne réelle et la gêne esthétique est certainement de moindre importance que celle qui est reconnue par l'interlocuteur :

> A Lille-Flandres, on a plus affaire à une population de S.D.F., et de clochards, qui est… moins…, qui est plus agressive…, qui peut être agressive…, enfin qui est plus dissuasive par son aspect, de pauvreté, qui est peu, rarement agressive, qui l'est parfois par abus d'alcool, mais qui en général est peu agressive, mais qui, par sa concentration, son endroit, enfin les endroits là où ils se posent, créent un malaise plus qu'une gêne réelle, plus qu'une… , comment dirais-je, ça relève plutôt de la gêne esthétique que de la gêne réelle, et du danger pour les biens et les personnes qui fréquentent le lieu. Quant à Lille-Europe, il n'y a pas de fréquentation, ni par les S.D.F., ni par les clochards, ni par ceux qui sont sur Transpole, enfin par les jeunes. La configuration des lieux, et l'usage des lieux ne permettent pas aujourd'hui…, ce n'est pas un point de fixation. *(responsable municipal)*

La gêne n'est pas que visuelle, et comporte le risque de se faire interpeller, accoster :

> Je peux dire par exemple la gare de Lille Flandres autour de la bouche de métro, pour en venir à cette gare, il y avait énormément de jeunes, il y avait…, bon il se passait quelque chose, enfin pas uniquement des jeunes mais voyez un peu tous les marginaux, jeunes ou vieux, qui étaient là. Donc c'est vrai ce n'était pas agréable d'être autour de la…, d'être dans cet espace et de se faire…, eh bien interpeller, etc., c'est vrai que c'est gênant quand on en voit aux alentours *(responsable transport)*.

La présence de cette population est cyclique, liée aux conditions climatiques (rythme annuel) et à la consommation de produits (rythme journalier), pour des S.D.F. ici plutôt agressifs, et dont le nombre n'est pas précisé :

> En fin de période hivernale, les premiers froids jusqu'au mois de mai, on a une population qui vient, là à partir du mois de mai avril, il fait beau, cette année, il a fait fort bon, on est tranquille, ils sont dans les parcs, ils dorment à la belle étoile, ils dorment je ne sais pas où, mais on est tranquille, ils sont dispersés. Bon, on a des phénomènes qui sont liés à leurs activités à eux. Donc en début de saison, c'est encore la mendicité, c'est encore le racket, ça marche encore, la mendicité marche encore. Là on est encore en période ou tout marche, une fois que ça ne marchera plus, ils vont passer à d'autres phénomènes, donc ça va être l'agression, et je vous dis l'agression, c'est quand la gare commence à se vider, 17 heures, 18 heures 30, on arrive aux flux, vers 18 heures 30, c'est fini, ça commence à se vider, c'est là qu'ils arrivent, alors ils arrivent entre deux, ils sont peut-être partis à Transpole, ils sont partis en ville faire les 400 coups, il fait froid dehors et il commence à faire froid donc ils commencent aussi à accélérer sur les produits dopants en se réchauffant, ils arrivent ici, ils sont plus eux-mêmes…*(responsable sécurité transport)*

La coexistence de divers types de publics donne lieu à des luttes de territoire entre bandes :

> Des bagarres entre toxicos ou S.D.F., c'est courant, c'est tous les jours, tous les jours, il y en a une ou deux, ça c'est clair que… Alors ça a commencé par des bagarres entre les bandes rivales pour se partager le secteur, parce que comme ils n'avaient plus Mons, ils avaient un peu de mal, ils arrivent là. Pour eux c'était tout neuf, il fallait que…, et en plus il y avait une troisième bande qui était ce que l'on appelle la bande de Fives, qui se trouvait là également, et elle se trouvait là avant eux, elle n'a pas voulu se laisser faire non plus. Bon après, ils ont réussi à la longue, au bout de trois semaines, à force de se mettre des peignées à toute heure du jour et de la nuit, ils ont réussi à se mettre d'accord…*(responsable sécurité transport)*

Les jeunes et les bandes

Le « jeune » qui apparaît le plus souvent, lors des entretiens, est une cause « d'embrouilles », de désordre, voire un « fauteur de troubles », qui circule le plus souvent en bandes.

> L'après-midi, c'est des bandes de jeunes qui viennent et qui sont des problèmes à la vente parce que le vigile ne veut pas les laisser entrer, donc il y a toujours des petites embrouilles. *(restaurateur)*

Mais le « jeune », notamment issu des quartiers défavorisés, dans le discours des interviewés, représente souvent une figure qui dérange, par une appropriation des lieux qui chasse d'autres clientèles :

> C'est vrai que ce centre, quand il a été créé, a vu une fréquentation relativement jeune, et des quartiers de banlieue des quartiers de Lille-Sud et de Roubaix, venir à l'intérieur du centre, et s'approprier un peu le centre. C'est un centre qui a souffert de ça dans ses premières années d'existence, parce qu'il y a toute une frange de clientèle qui est partie, parce qu'elle ne s'y retrouvait pas, dans la population qui fréquentait le centre. *(responsable commercial)*

Les regroupements de jeunes sont perçus comme une menace potentielle :

> Surtout à 15 ans, 20 ans, il y a une image un peu forte, en plus comme Lille est une ville très étudiante aussi, c'est quelque chose qui apparemment chez les jeunes séduit, et en fait, c'est intéressant et en même temps, il faut faire face à des pratiques qui ne sont pas toujours évidentes, c'est-à-dire que l'on a des groupuscules de jeunes qui se retrouvent essentiellement sur le centre commercial Euralille et effectivement, on a des effets de masse, de jeunes qui investissent le lieu, avec tout ce que ça sous-tend comme risques de dégénérescence au niveau du lieu. *(aménageur)*

Cette menace ressentie n'est pas sans rapports avec l'histoire récente du site, pour certains acteurs qui ont une mémoire du lieu suffisante :

> C'était concentré sur Euralille, il n'y avait rien dans la gare, nous on voyait passer les bandes, donc elles étaient signalées, systématiquement signalées… Transpole il a souffert aussi. C'était des bandes rivales qui arrivaient de tous les quartiers…*(responsable transport).*

Le point paroxystique de cette menace s'est concrétisé par le recours à des voitures béliers :

> Je crois que l'on a été effectivement un peu inquiet un moment, parce qu'on avait une montée forte des problèmes, on a vu apparaître des voitures béliers… *(responsable environnement transport)*

Les termes qui apparaissent le plus souvent sont : « population difficile », marginaux », « zonards ».

> Les jeunes, les jeunes, ça dépend ce que l'on entend par les jeunes en fait. Malheureusement, on s'aperçoit que ce que l'on appelle des zonards nous, ils deviennent de plus en plus jeunes. *(responsable sécurité transport)*

Les jeunes en question sont aussi victimes de l'attractivité de la ville. Ainsi ce travailleur social évoque une sous-population en deshérence qui ne se confond pas avec les jeunes des quartiers. Attirés, selon un motif classique, par les "lumières de la ville", ce groupe occupe généralement une position sociale et un statut bien différents de ceux-ci. Les problèmes qu'ils rencontrent impliquent un travail social d'accompagnement spécifique.

> Des jeunes arrivent dans le centre ville, la capitale lilloise parce qu'elle est très attractive, et parce qu'ils croient qu'ils vont y trouver toute une série de réponses qu'ils n'ont pas dans leur Pas-de-Calais, dans leur Côte Maritime ou dans leur Belgique, ou dans leur Afrique, et qui se leurrent pour beaucoup, passée la lune de miel des quelques premiers jours, s'il fait à peu près beau, surtout s'il fait à peu près beau, des commerces et des brillances, et des scintillances de nos centres commerciaux. C'est sûr, après c'est un peu la galère pour se loger, pour manger et ainsi de suite, donc ils sont là pour essayer de répondre à…, soit permettre des retours vers leur endroit d'origine, soit leur fixation sur le territoire, sans jeu de mots, à partir du moment où ils ont décidé, ce qui est leur droit, de rester et de s'insérer, donc tout un travail de généraliste, refaire une carte d'identité dans un premier temps, parce que souvent ils n'ont pas de papiers, rechercher leur récépissé de carte de séjour quand ils l'ont perdue, reconstruire quelque chose. *(travailleur social)*

Le mode d'intervention, face aux risques d'occupation des lieux, par les jeunes, dans les espaces privés, consiste à les inciter à circuler :

> Normalement, une personne s'assoit sur un banc, je ne parle pas d'une personne âgée, parce qu'une personne âgée en général s'assoit parce qu'elle est fatiguée, qu'elle a besoin d'un moment de détente, avant de reprendre leur souffle. Mais si un jeune s'assoit, nos agents de sécurité-sûreté vont voir ce jeune, et vont lui dire, lui expliquer en quelques mots, que ce banc est fait pour tout le monde, donc qu'il veuille bien, au bout d'une quinzaine de minutes, laisser sa place. *(responsable commercial)*

L'objectif affiché des vigiles est d'éclater les groupes, d'éviter les concentrations :

> C'est vrai que c'est un souci constant de multiplication des vigiles pour arriver à l'objectif d'éclater les groupes pour éviter les condensations à différents endroits… *(aménageur)*

D'autres moyens, comme le filtrage, sont utilisés de façon plus ponctuelle :

> Mon prédécesseur a rencontré des ( ) très importants de sécurité, donc il a mis en place des moyens, forts, durs, de filtrage, avec des personnes aux portes : « Oui ». «Non ». C'est vraiment très dur, et on ne peut pas faire ça de façon définitive, ce n'est pas concevable, on n'est pas Fort Knox. On est un lieu de commerce, de balade. *(responsable commercial)*

Le filtrage a lui-même ses limites dans certains cas, face à des populations mobiles et décidées :

> Malgré que ce soit filtré par des sociétés de gardiennage, ils arrivent toujours par entrer un par un et à se regrouper à l'intérieur, ils font leur comédie là-bas, quand il y a des opérations dans les gares, ils vont là-bas, quand il y a des opérations à Euralille. *(responsable sécurité transport)*

Cependant, les jeunes apparaissent de façon plus nuancée, dans les représentations d'autres acteurs, ou comme une catégorie générique difficile à définir :

> Un jeune dit défavorisé, ça se repère comment ? Les jeunes qui vivent dans ces quartiers-là ne sont pas badgés, donc ça ne se repère pas, ça se repère par une tenue ? Une couleur de peau ? Non, il faut être prudent, là-dessus. *(responsable municipal)*

Les jeunes ne sont pas plus en cause que d'autres publics, en ce qui concerne les phénomènes de délinquance dans les gares :

> C'est vrai que le quartier d'Euralille doit attirer beaucoup de monde, mais moi je n'ai pas le sentiment aujourd'hui que l'on a plus de problèmes avec les jeunes qu'avec d'autres personnes. Le problème de vol ou de choses comme ça dans la gare, ce n'est pas obligatoirement des problèmes avec des jeunes. On a eu des personnes qui étaient jusqu'à 75 ans prises en train de voler donc… *(responsable sûreté transport)*

Pour certains acteurs, le fait que les jeunes se regroupent pour sortir de leur quartier est aussi lié à leur propre sentiment d'insécurité :

> Certains types de jeunes se déplacent plutôt en groupe en sortant de leur quartier parce que c'est plus rassurant pour eux, c'est plus insécurisant pour les autres, je parle des pratiques, alors pas forcément avec une volonté délibérée de mal faire. Donc du coup ça peut très vite donner l'impression de choses pas bien contrôlées. *(responsable environnement transport)*

Face à la figure du « jeune » « fauteur de troubles », qui circule le plus souvent en bandes, apparaît aussi au cours des entretiens celle du jeune consommateur, voire du jeune cadre, décrit comme dynamique, ou de la jeune famille ayant les moyens de consommer.

Les jeunes fréquentent davantage le secteur piéton et Euralille, de façon privilégiée, par rapport au Vieux-Lille :

> Il y a une forte population jeune sur la métropole, et le centre ville en bénéficie directement. Les nouvelles lignes de métro apportent un flux, c'est quelque chose qui est en train d'être comptabilisé, mais je crois que c'est vraiment une clientèle jeune qui en bénéficie directement. Ces jeunes-là vont principalement dans le secteur piéton, pour ce qui est du centre ville, comme de l'hypercentre, et aussi Euralille, je pense. C'est beaucoup moins vrai dans le Vieux-Lille, sauf peut-être en vie nocturne, mais c'est un sentiment, je n'ai pas de chiffres. D'après l'activité de nos *stewards* urbains, et ce qu'ils peuvent en dire, les jeunes vont vraiment en secteur piéton. Les jeunes, c'est une clientèle qui nous intéresse. C'est vrai qu'on va essayer de développer un certain nombre d'actions qui leur seront destinées. On a pas mal d'adhérents de l'association qui travaillent avec une clientèle vraiment jeune… *(responsable commercial)*

Mais le jeune consommateur, c'est aussi la jeune famille, cœur de cible du centre commercial :

> Mais on sait aujourd'hui que notre cœur de fréquentation, c'est de la famille jeune. On dit : 25-35. C'est d'ailleurs en rapport avec l'image du centre. Des gens qui rentrent dans la vie active, qui commencent à construire une famille, qui en sont à la première maison, et à leurs premiers meubles. Aujourd'hui, c'est ce qu'on peut dire. *(responsable commercial)*

… ou encore le cadre :

> Et puis pour le long terme, c'est le fait de greffer sur Euralille pour que les jeunes, dynamiques, les cadres…, qui permet d'aller dans le mouvement de ces transformations palpables de la ville de Lille. *(aménageur)*

Le thème du consommateur jeune apparaît également concernant le type d'immobilier proposé aux environs d'Euralille, qui a pour objet d'attirer cette nouvelle clientèle, en modifiant ses stratégies concernant l'habitat[21].

[21] Voir cette même citation.

Les jeunes en tant que consommateurs, sont aussi représentés par ceux qui ont l'opportunité de s'inscrire dans les structures environnantes, qui proposent notamment une offre en termes d'éducation ou de formation :

> Sur le centre commercial, là, on a une particularité par rapport à tous les autres centres commerciaux, c'est une population très, très jeune. Parce qu'on a affaire, d'abord…, Lille est une ville universitaire, puisqu'à proximité, il y a l'Ecole Supérieure du Commerce qui est là, on a une population jeune, qui, dans la proximité, en a fait son centre commercial, par rapport à tous les autres centres commerciaux périphériques, où il faut avoir une voiture, puisque les transports en commun ne desservent pas les centres commerciaux périphériques, hormis un qui est accessible par le métro… *(responsable municipal)*

Ces structures représentent par ailleurs les seuls établissements spécifiques pour les jeunes dans le quartier :

> Il y a quand même quelques lieux où, par nature, les jeunes sont, mais Euralille n'a pas été conçu à ma connaissance comme un lieu spécifique pour les jeunes. *(aménageur S.A.E.M.)*

Le jeune est cependant un consommateur aux moyens souvent limités, caractérisé par son mode de consommation :

> C'est un mode de consommation qui n'est pas le même. A la fois les produits achetés, et les quantités achetées ne sont pas les mêmes. Donc c'est un type d'enseigne particulier, et c'est un type d'achats qu'on qualifie par « un petit panier », c'est-à-dire que c'est beaucoup de petits achats, d'achats fractionnés, ça n'est pas des gros paniers, des achats importants. C'est des fois un pantalon, un pack de Coca, et un paquet de biscuits, ça n'est pas des gros caddies, c'est quelques centaines de Francs, voire quelques dizaines de Francs, jamais des milliers de Francs comme pour les achats familiaux, ou des achats de cadres, ou de célibataires adultes, ayant des moyens financiers importants. *(responsable municipal)*

5.5.4 Sécurité, insécurité, précarité

A une déviance tolérée, qui participait à l'animation et à la spécificité du quartier (la prostitution), est venue se substituer une déviance anomique, à la fois plus souterraine, et plus menaçante (la drogue) :

> Ce qu'il y a eu, quand on est arrivé, c'est la prostitution dans le quartier de la gare, qu'il n'y a plus du tout. Mais par contre est arrivée la drogue, chose qu'il n'y avait pas avant. *(restaurateur)*

Un autre aspect de nouveau type de déviance se caractérise aussi par le fait que le commerce, ou les commerçants, ne sont plus respectés de la même manière, pour ce restaurateur installé depuis près de 20 ans. C'est surtout le fait de la circulation en bandes de jeunes, ou de S.D.F., qui renforce le sentiment d'insécurité chez les autres usagers, et se voit opposer une réponse sécuritaire :

> Le soir vous allez recevoir, de la gare, des groupes de jeunes qui veulent rentrer pour manger, pour prendre des plats à emporter automatiquement, je les jette, parce que je ne veux pas avoir ce genre de clientèle pour éviter qu'il y ait des embrouilles, et pour éviter de casser le commerce, parce que dès qu'il y a des petites bandes comme ça qui rentrent et qui sont incorrectes, qui parlent fort, je veux dire, ça effraie le client, alors pour un commerce ce n'est pas bon. *(restaurateur)*

La déviance tolérée n'excluait pas le fait de pouvoir faire partie de la clientèle des commerçants locaux :

> Disons qu'ici le restaurant, bon surtout en nocturne, il arrive souvent d'accueillir certaines filles qui font de la prostitution. Je veux dire, tant qu'elles sont correctes, il n'y a pas de

problème et qu'elles sont bien accompagnées aussi, mais dès que l'on sent qu'elle n'est pas dans un état normal, c'est à dire qu'elle est sous emprise d'alcool ou de drogue, on ne la prend pas, parce que sinon, ça risquerait de créer des embrouilles au niveau du personnel, vis-à-vis des clients. C'est pour ça qu'en nocturne, à partir de 23 heures, on travaille la porte fermée, pour justement sélectionner la clientèle qui rentre. *(restaurateur)*

La gare apparaît comme un lieu qui favorise la délinquance, pour ce responsable commercial, qui ne sait pas toujours d'où viennent les chapardeurs de son magasin, mais qui sait où les retrouver :

" Quand on court après les gens, on les rattrape à la gare " . *(directeur de supermarché)*

Les variations de l'insécurité sont liées au rythme saisonnier et au rythme journalier d'une certaine population [22].

Surtout l'hiver, enfin la période hivernale, les premiers froids jusqu'au mois de mai, on a une population qui vient, là à partir du mois de mai avril, il fait beau, cette année, il a fait fort bon, on est tranquille, ils sont dans les parcs, ils dorment à la belle étoile, ils dorment je ne sais pas où, mais on est tranquille, ils sont dispersés. Bon, on a des phénomènes qui sont liés à leurs activités à eux… Donc en début de saison, c'est encore la mendicité, c'est encore le racket, ça marche encore, la mendicité marche encore. Là on est encore en période où tout marche, une fois que ça ne marchera plus, ils vont passer à d'autres phénomènes, donc ça va être l'agression, et je vous dis l'agression, c'est quand la gare commence à se vider, 17 heures, 18 heures 30, on arrive aux flux, vers 18 heures 30, c'est fini, ça commence à se vider, c'est là qu'ils arrivent, alors ils arrivent entre deux, ils sont peut-être partis à Transpole, ils sont partis en ville faire les 400 coups, il fait froid dehors et il commence à faire froid, donc ils commencent aussi à accélérer sur les produits dopants en se réchauffant, ils arrivent ici, ils ne sont plus eux-mêmes, c'est jamais dangereux. C'est à partir de ce moment-là, c'est un ensemble de petites choses qui font que…, par exemple l'année dernière, on avait un problème, il y avait un phénomène de bandes rivales. *(responsable sécurité transport)*

Le sentiment d'insécurité se développe aussi chez les personnes qui travaillent sur le site :

On peut peindre la situation, mais ça s'est quand même développé ces cinq, six dernières années, ça a monté en puissance, ça a monté en puissance, parce que ce climat d'insécurité, moi je crois que…, moi je suis arrivé à Lille en 1988, 22 heures, on pouvait se promener en gare, on n'avait pas peur, maintenant à 19 heures, on n'est pas tranquille, j'aimerais pas savoir que mes gamins reviennent d'un train et que je sois en retard pour venir les récupérer après 19 heures, j'aimerais pas… *(responsable sécurité transport)*

Le sentiment d'insécurité est toutefois minimisé, par certains acteurs qui comparent à des situations connues auparavant, ou par ailleurs, comme en région parisienne.

La notion de « jeunes de quartiers défavorisés » apparaît comme une notion à considérer avec prudence pour certains acteurs : soit parce qu'elle stigmatise le fait d'habiter dans certains quartiers, ou qu'elle se fonde sur des caractéristiques physiques ou des attributs douteux, liés à l'apparence[23], soit par rapport à la connaissance des divers types de publics en situation sociale difficile (travailleur social).

Mais la gare de Lille ce n'est quand même pas pire, franchement, à côté des gares parisiennes c'est du nanan, j'en vois, quelles que soient les heures de passage, il y a toujours des choses un peu délicates, et puis ce souterrain avec l'action métro, enfin des zones d'ombre, c'est le cas de le dire, et de regroupements difficiles à gérer, mais je crois que par rapport aux gares

[22] Un tiers des faits relevés se déroule entre 15 heures et 18 heures, et 87 % entre 10 heures et 20 heures, avec un petit pic aussi vers 11 heures. *Rapport n°2* (Période du 16 septembre 1995 au 15 janvier 1996), Observatoire Local de Sécurité, C.C.P.D., Ville de Lille, 1996, p. 13

[23] « il faut être prudent, là-dessus », rappelait ce responsable municipal cité précedemment (5.5.3)

parisiennes, c’est de la roupie de sansonnet, ce qui s’y passe, il n’y a pas de comparaison possible… *(travailleur social)*

6. Le quartier, tache aveugle d'Euralille ?

Le "quartier de gare", ses habitants et ses enjeux, est apparu comme la tache aveugle du discours des acteurs institutionnels rencontrés au cours de la première phase d'enquête. Polarisés sur Euralille plus encore que sur la gare Lille-Flandres, abordée alors isolément, ces discours "font l'impasse" sur ce qui peut s'appréhender sous le double aspect du secteur urbain et de la dimension urbaine (en d'autres termes c'est ici la territorialisation des activités, mais aussi des représentations, qui nous intéresse).

De manière presque symétrique, les commerçants rencontrés dans cette phase de l'enquête décrivent Euralille comme un corps étranger, et lointain. La symétrie bien sûr est une figure approchée, tant les différents acteurs et les différentes institutions ne pèsent pas du même poids dans la production de la ville : le centre commercial Euralille est, pour ces petits commerçants, un monstre du commerce ; sa renommée et sa fréquentation n'ont que peu à voir avec la réputation du quartier de gare, plutôt isolé. En un mot, Euralille produit des effets sur le quartier, l'inverse, on s'en doute, est nettement moins avéré. Les effets d'Euralille peuvent se ranger en deux volets. D'une part, Euralille et, avant tout, son centre commercial, redessine les flux et contours du centre-ville ; on verra combien, pour les pratiques des commerçants du quartier, ces effets sont sensibles. De l'autre, pour certains petits commerçants, les effets d'Euralille se lisent comme une expérience de la délocalisation à une échelle réduite : les récriminations s'enchaînent, sur le thème du déracinement, du dépeuplement des rues piétonnes au déplacement des parkings (fermés dans le quartier, ouverts à Euralille, dans des proportions démultipliées), du déménagement des bureaux au détournement des clients du midi. Selon leur emplacement, mais aussi selon leur trajectoire professionnelle, les commerçants rencontrés s'avouent dépassés par le nouveau morceau de ville, ou élaborent des stratégies et tentent d'en tirer parti pour leur propre activité ou pour le bien du "quartier".

Le quartier apparaît en effet comme un personnage collectif : il suscite la parole, ou au contraire la tarit. Ces attitudes antagoniques rappellent que le quartier ne s'impose pas, mais est bien l'objet d'une continue construction. Les limites du quartier déjà n'ont rien d'évident : leur plasticité d'un interlocuteur à l'autre, ou d'une période à une autre chez le même interlocuteur, indique bien que le terme cristallise des enjeux de proximité et de distance qui dépassent le seul exercice professionnel.

Ainsi, les refus que certains interlocuteurs pressentis nous ont opposé prennent tout leur sens. Soit que le "quartier" ne représentait pas un enjeu pour ces personnes : par exemple, les employées de trois agences d'interim nous ont tenu le même discours : « le quartier, vous savez, on ne le voit qu'à travers la fenêtre », aux heures de bureau. Le lieu de l'exercice professionnel se limite au bureau, le quartier est traversé de façon contingente ; il semble transparent, on n'a rien à en dire. Il ne semble pas un milieu de vie.

Soit que "le quartier" soit une entité dont on cherche à se distinguer. Ainsi, cette « responsable » d'un hôtel relevant d'une chaîne prend garde aux effets de seuil : le quartier, c'est dehors, il s'arrête à la porte de l'hôtel ; la clôture est apparente dans le discours (« le quartier, moi, je n'en vois rien, je suis enfermée ici »). Dans un second temps, sans y prendre garde, elle déclare que « c'est vrai qu'avec les jeunes dehors, le bruit, on a eu des pertes de clientèle », puis confesse « le quartier de gare, pour nous, hôteliers, c'est difficile ». Lorsque par téléphone des clients cherchent une chambre, elle situe l'hôtel… à « Lille-centre », sans mention aucune à la gare ou au quartier de gare.

Le "quartier de gare", pour n'être pas évident, n'en demeure pas moins un référent incontournable, non seulement comme lieu de l'exercice et « milieu de vie », mais aussi comme « image de référence », « dotée d'une efficacité sur les comportements », comme le

montre Y.Grafmeyer[24]. Le quartier dont nous parlons ici s'étend à l'ombre d'Euralille et des deux gares, c'est-à-dire que nos interlocuteurs exercent dans ces petites rues en retrait de ces pôles d'importance. Ce n'est « pas tout à fait le centre », disent les commerçants interrogés. Ça le devient, pourrait-on ajouter : le quartier est le lieu de recompositions tant morphologiques (démolitions, constructions) qu'économiques (déclin de certaines activités typiques, montée en puissance d'autres secteurs) ou liées à la population, celle des habitants comme celle des habitués du quartier.

Les commerçants que nous avons rencontrés ont entre 28 et 68 ans, et entre un et quarante ans d'ancienneté dans le quartier. Deux sont chauffeurs de taxi, deux autres cafetiers, six tiennent un restaurant, s'y ajoutent sept autres commerçants. Certaines de ces personnes sont nées dans le quartier, d'autres l'ont connu dans leur jeunesse pour n'y revenir que quelques années plus tard, d'autres encore l'ont découvert en s'y installant presque par défaut.

6.1 Ce qui fait quartier, ce qui fait gare

Les discours recueillis se construisent en invoquant deux pôles structurants : entre ce qui fait gare et ce qui fait quartier, les navettes sont parfois évidentes (certaines activités qui donnent sa griffe au quartier sont indexées à l'ordre de la gare), parfois apparemment contradictoires (la gare comme lieu de passage et de brassage, le quartier comme milieu d'interconnaissance). Les représentations sont ainsi condensées autour de deux noyaux principaux, dont les éléments tantôt se chevauchent, tantôt s'isolent pour mieux s'opposer. A lire ces entretiens, on mesure aussi la relative indépendance qu'un imaginaire urbain peut entretenir à l'égard d'une localité. Ce sont, en somme, les invariants de la gare, les invariants du quartier qui nous sont racontés, chacun de nos interlocuteurs prenant soin de spécifier la situation lilloise dans un grand tableau d'ensemble qui serait celui de la grande ville et de sa gare, draînant avec elles ses caractères, ses activités et ses populations. En ce sens, ici le territoire précède le lieu.

Le corpus d'entretiens constitué peut être organisé en strates de la banalité, chacune renfermant son lot de considérations attachées, de l'anodin au sensationnel. C'est par ce dernier trait que tout semble commencer : le côté gare, c'est d'abord le côté sombre de la grande ville, avec ses déviances spécifiques, son trio urbain sans cesse commenté : prostitution, drogues, misère ambiante à travers les avatars du clochard. Le côté gare renvoie par ailleurs à un second registre de représentations et d'activités, celui du passage constant et du brassage de populations, du mouvement familier qui agit comme un balancier du temps et sur lequel se greffent un certain nombre d'activités caractéristiques. Ces deux registres présentent chacun leurs évolutions, leurs métamorphoses à travers le temps ; ce qui importe ici, au-delà ou en-deçà de la réalité des pratiques observées et énoncées, c'est de restituer le point de vue des acteurs rencontrés, de relever ce qui fait sens pour eux et ainsi, d'approcher les lignes de force d'un imaginaire urbain sans cesse retissé.

6.1.1 Le quartier chaud et paumé

[24] Y.Grafmeyer, *Habiter Lyon,* Paris, Editions du CNRS, 1991

Se constitue autour de la gare un imaginaire de la zone chaude que les commerçants du quartier sont toutefois prompts à nuancer, comparant la situation lilloise à celles d'autres grandes métropoles :

> On a été à Marseille Saint-Charles, et tout ça, la Part-Dieu, c'est l'horreur, quand on voit ce qu'il y a autour, c'est triste, c'est dégueulasse, tandis que là, ça va, le quartier est très clair. (…) Non, c'est un quartier qui est relativement calme pour un quartier de gare, dans une grande ville. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Marseille, Lyon, Paris, mais aussi d'autres parties de la ville entrent dans la comparaison :

> La gare on la différencie du Vieux-Lille, les prostituées c'est vrai il y en a dans le Vieux-Lille, mais pas à la gare. La gare reste… on ne peut pas comparer avec la Gare du Nord à Paris, ça n'a rien à voir, ici c'est déjà… C'est nettement plus calme. *(chauffeur de taxi, 36 ans, 4 ans d'ancienneté)*

La prostitution…

C'est qu'en effet le premier terme qui s'associe à celui de la zone chaude est celui de la prostitution. Selon leur position dans le quartier, et leurs stratégies de présentation de celui-ci (ou d'eux-mêmes à travers lui), les interlocuteurs abordent le thème de façon contrastée. Sans entrer ici dans le détail des pratiques prostitutionnelles et dans leur répartition géographique[25], on peut relever l'ancienneté de l'association liant la gare à la prostitution, comme un trait fondateur qui n'a, là encore, rien de spécifique au cas lillois. La longue durée de l'activité coïncide parfois avec la stabilité de la carrière prostitutionnelle des femmes ou des hommes considérés

> Par contre on en voit des prostituées dans le coin que j'ai connu bien sûr 20 ans en arrière, qui étaient des superbes filles et puis qui aujourd'hui sont… épuisées quoi. Ça fait mal au cœur ça. Et on peut rien faire, chacun…
>
> *Et en 20 ans, vous avez tissé quel genre de relations ?*
>
> Avec ces personnes ? On leur dit bonjour parce qu'elles sont pas méchantes. Les homo sexuels c'est pareil, des fois on est même amené à discuter parce que, ils parlent facilement, mais… (gêne) On les voit jeunes, on les voit vieillir, on en voit certains qui s'améliorent, il y en a d'autres qui s'enfoncent plus, il y en a quelques uns qui doivent s'en sortir parce qu'on les revoit plus, enfin on espère qu'ils ne sont pas ailleurs. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

"Celles qui restent" vingt ans durant sont peu nombreuses ; mais si elles sont numériquement marginales, elles occupent une place centrale dans le discours recueilli sur le quartier, quand la question de la prostitution apparaît. Dans un reportage consacré au quartier, un journaliste de *La Voix du Nord* dresse ainsi le portrait de deux professionnels tenant boutique dans le quartier : sur la colonne de gauche, un costumier ("depuis cinq générations…"), sur la colonne de droite, une prostituée dont l'âge respectable fait gloser[26]. Cette publicisation fait office de légitimation d'une activité souvent décriée ; ainsi tel commerçant est aussi muet sur le thème de la prostitution qu'il est prompt à ériger en mascotte du quartier la seule femme précisément qui ait fait l'objet d'un article de la presse locale.

> …et puis on a le phénomène, si (nom de la dame) là, dans le quartier là qui est une prostituée qui est hyper sympa, enfin qui est, d'ailleurs elle a fait un peu la une des journaux

[25] voir supra, 7.2

[26] *La Voix du Nord*, 3 novembre 1999

dernièrement, donc est une dame charmante qui est installée là, au coin, et, donc ça c'est sympa, je trouve. Ça c'est très sympa. (…) Elle est toujours au petit…, à la petite brasserie où on va, mais, elle s'est hyper bien intégrée dans le quartier, elle est appréciée de tout le monde parce que elle est hyper agréable, pimpante, donc ça c'est sympa. Ça manque un peu des…, je veux dire des figures locales comme ça, un peu dans le quartier quoi. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Cet extrait indique bien ce qu'on pourrait appeler l'intégration urbaine de l'activité prostitutionnelle dans le quartier de gare, ce dont les propos de l'ensemble des personnes rencontrées atteste : sur le modèle du chacun-chez-soi, des relations de bon voisinage, plus ou moins distantes, nées de l'habitude des visages familiers, voire bonjours réguliers ou échanges de propos badins. La porte est ouverte au pittoresque, voire au comique un rien nostalgique (« dans le temps, on avait les putes. Là, on était écroulé, parce que c'était un folklore », se remémore un restaurateur). Ce pittoresque se sédimente dans la mémoire et rappelle les formes précédentes du commerce sexuel : une mythologie un rien coquine, un rien cocasse, qui ancre les représentations du « quartier chaud » dans la durée.

Et quand on prolonge la rue, il y avait sur la gauche, des… un endroit pour les hommes quoi, pour uriner, qu'on a condamné parce que bien sûr c'était l'endroit où les homos se retrouvaient, c'était terrible, ça faisait des nuits mouvementées parce qu'ils se couraient les uns après les autres ! (rire) Ça c'était marrant !

C'était quand ?

Il y a longtemps (rire). Il y a combien de temps que ça a été muré, il y a longtemps que ça a été muré, je vais dire dans les années 1975 par là. C'était terrible ! (Ça) criait là dedans ! *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

Ainsi les représentations du "quartier chaud" et du "quartier coupe-gorge" apparaissent relativement indépendantes l'une de l'autre. Dans l'extrait suivant, on remarque comme l'activité prostitutionnelle est liée au quartier : le discours sur celui-ci passe nécessairement par celle-là (ce qui est probablement une forme de réponse par anticipation à l'attente imputée aux sociologues) ; mais elle n'est pas jugée négativement, en ce qu'elle procure des avantages directs (les allées et venues, l'animation suscitée, qui sont autant de traits de la vitalité d'une ville nocturne) et indirects (la surveillance policière, discrète mais constante, qui protège de la délinquance toujours crainte).

Avant il y avait, avant ce qui était bien, ici, dans ce quartier, c'était les bars, il y avait des bars euh, des bars de nuit avec des filles et tout ça, ça c'était bien aussi.

C'était quand ça ?

Boh ça a été fermé il y a cinq, six ans. Il y en avait un à côté, il y en avait un au coin là qui faisait l'angle de rue, cinq six…, c'étaient des bars où il y avait des filles quoi. Bon, c'était marrant. Je veux dire c'était pas… C'était bien. Bon c'est le quartier sex-shop ici. En fait c'est le quartier chaud de Lille quoi. C'est un des quartiers chauds de Lille. Mais moi ça ne me gêne pas. Moi je trouve que il y a du passage le soir, à la limite c'est aussi bien, moi je vois j'ai des carreaux bon ici j'ai des volets mais j'étais de l'autre côté pendant dix ans, j'avais le (restaurant) de l'autre côté, et j'ai jamais vu un carreau de cassé, je veux dire c'est là qu'on voit, j'avais pas de volets j'avais rien du tout, c'est là qu'on voit quand même que le quartier c'est surveillé, parce que justement il y a des risques, alors il y a beaucoup de flics, il y a beaucoup de… (…)

Alors bon c'est sûr que le gros problème du quartier si on peut appeler ça un problème, bon c'est la prostitution, bien que moi ça me gêne pas. Franchement, je préfère ça que… je sais pas, comme les rues je sais pas rue Gambetta ou autre chose à la limite le soir c'est plus triste. Je veux dire y'a rien. Qu'ici bon il y a toujours de l'allée et venue. C'est marrant. Et puis moi je suis bien avec les filles et tout, avec les nanas qui font le trottoir et tout. Et donc de ce côté-là

> y'a pas de problème. Après le quartier ben qu'est-ce qu'on peut encore dire. Bon… *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Le caractère d'évidence de l'intégration de l'activité prostitutionnelle dans le quartier appelle pourtant deux nuances. Il semble, premièrement, que la grande discrétion de l'activité facilite cette "intégration". Les récits de ces restaurateurs témoignent de ce "coup d'œil", ou de cette habitude, qui permet de lire la situation.

> Au début j'étais impressionné parce que bon, on se demandait quoi. Et puis bon…
>
> *Par rapport à quoi ?*
>
> Ben aux femmes qui , aux filles qui étaient sur le trottoir, bon on se demandait, on se dit tiens il y a peut-être un arrêt de bus. Mais non, c'était pas un arrêt de bus. Donc… A force bon, et puis je veux dire moi ça ne me gêne pas du tout, mais alors pas du tout. Elles viennent pas (dans le restaurant) hein. Pourtant je les connais très bien. *(restaurateur)*
>
> *Et la prostitution ?*
>
> Elle a totalement disparu. Il nous en reste une là qui termine, et qui a des heures de vol, là, tout au bout de la rue, le soir, mais c'est insignifiant. Quelqu'un qui ne sait pas que c'est une prostituée ne le verra pas. Ce n'est pas vraiment le type de prostitution qu'on voit à l'heure actuelle. Toute la prostitution dans la gare…, enfin, dans le quartier de gare, a disparu. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Et si l'habitude est si nécessaire, c'est aussi que les pratiques prostitutionnelles dans le quartier de gare apparaissent comme des survivances ; de la même manière que les bars de nuit ont disparu, « celle-là termine ».

Mais c'est surtout, en deuxième lieu, que la « prostitution qu'on voit à l'heure actuelle » n'a plus grand chose en commun avec ces présentations plutôt bon enfant et banalisantes, cette « prostitution très sobre » dont parle un interlocuteur. Une distinction se fait jour : « il y a les filles, et il y a les dames », mais au-delà de cet effet d'âge est mis en relief un effet de génération qui pointe les nouvelles arrivées : « et après il y a toute une ribambelle de jeunes camées », énonce ce cafetier. Aux filles « sérieuses » s'opposent celles « qui sont venues à la prostitution pour payer leur came ». A Lille comme ailleurs, l'arrivée de « la drogue », ou plutôt la popularisation de nouveaux types de susbtances psychotropes, marque un tournant dans les représentations de la déviance. Le champ de la prostitution en est affecté, mais n'en a pas l'exclusive. Les "territoires de la prostitution"[27] s'étant par ailleurs en partie déplacés en partie réduits à l'échelle du quartier, en certains points du quartier, c'est une substitution qui est relatée. Installé depuis 17 ans, ce restaurateur résume :

> Ce qu'il y a eu, quand on est arrivé, c'est la prostitution dans le quartier de gare, qu'il n'y a plus du tout. Mais par contre est arrivée la drogue, chose qu'il n'y avait pas avant. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

[27] Voir S. Pryen, *Stigmate et métier. Une approche sociologique de la prostitution de rue*, Presses Universitaires de Rennes coll Le sens social, 1999

« L'arrivée de la drogue »

Cette première ligne de clivage éclaire une autre métamorphose des déviances et délinquances dont on peut suivre la trace dans le quartier de gare. Schématiquement, le modèle passe d'une série de déviances intégrées à un ensemble de déviances perçues comme anomiques, et surtout comme extérieures. « L'arrivée de la drogue » marque aussi la disparition de "la pègre", le délitement d'un milieu de truands que l'on décrit structuré, avec ses codes et ses lois, sa morale, un code de l'honneur guidant les conduites.

> Il y a 20 ans dans le quartier il y avait ce qu'on appelait des hommes, des vrais, des vrais maquereaux. Qui faisaient régner une sorte de terreur, mais en même temps, il y avait une sorte de respect. Parce qu'il n'y avait pas les problèmes de drogue comme il y a vraiment aujourd'hui, parce que la drogue depuis ce temps-là s'est démocratisée. (…)
>
> C'est une autre forme de délinquance. Avant il y a 20 ans il y avait des gros, c'est-à-dire des gens qui faisaient travailler les filles, il y avait des… Il y a eu pas mal de, comment dire, avant les maquereaux c'étaient des gens qu'on avait intérêt de respecter, qui n'avaient peur de rien. (…). C'était pas organisé de la même façon. Ici maintenant, c'est tout le monde se démerde, on pique un sac, on pique un autoradio, c'est… C'est ouais, tout le monde veut épater la galerie en disant *"tiens moi j'ai fait ci, moi j'ai fait là"*, et c'est la surenchère. Mais la surenchère, pour l'instant ça va pas trop loin. Et de temps en temps, il y a, comment dire, il y en a un qui pète les plombs. *(cafetier, 37 ans, 1 an d'ancienneté)*

Certes, la représentation du "milieu" a quelque chose de fantasmatique ; pourtant le terme indique bien la structuration de cette "pègre", compréhensible en quelque sorte, au sens où les conduites semblaient répondre à un ordre logique, réglées par une hiérarchisation forte des statuts et des valeurs qui n'est pas sans continuités d'ailleurs avec celles du commun. Ces truands étaient bien « des hommes, des vrais », une incarnation de la virilité sous une forme spécifique mais pas étrangère ; leur "morale" a beau ne pas être partagée, elle est prégnante ; les valeurs de « respect » sont centrales dans la construction de ce mythe, or c'est de ce même respect dont on déplore la disparition. Par contraste, le "milieu" contemporain n'en est plus un : dans le champ de la prostitution, si les "macs" n'ont pas totalement disparu, ils ne représentent plus une figure-type et, surtout, le contenu du rôle perçu s'est sensiblement vidé : « C'est des branleurs », dit le même informateur.

La déstructuration des conduites est le trait marquant des représentations des délinquances contemporaines : en lieu de la hiérarchie organisant le milieu, l'individualisme prévaut, conduit à des pratiques plus imprévisibles qu'inexplicables dès lors que « tout le monde se démerde ». Ce trait est à nuancer concernant le créneau spécifique du *deal* : certains informateurs font l'hypothèse d'une régulation indigène, qui ne s'exprime pas sous les traits de l'organisation mais sous le seul impératif de discrétion :

> On n'a pas tellement de délinquance, des agressions, très, très peu. Vraiment très peu d'agressions, depuis dix-sept ans que je suis là, je n'ai pas vu ou entendu plus de 5-6 agressions. Si, des bagarres entre *dealers*, mais ce n'est jamais méchant, méchant. On ne peut pas dire qu'on ait de la délinquance. En général, les gars qui vendent de la drogue n'aiment pas trop qu'il y ait trop de chahut autour d'eux. Je crois que la délinquance est plus à l'intérieur de la gare que dans le quartier de gare. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Parmi les commerçants rencontrés, ce point de vue est relativement situé ; on y retrouve des traits communs (l'imputation à la gare de la délinquance, tandis que le quartier est plus calme), mais il a ceci de spécifique qu'il est le seul à mettre l'accent sur une pareille neutralisation par les *dealers* eux-mêmes des effets induits de leur activité en termes d'agitation et de visibilité. Ce type d'interprétation, rare dans le quartier, renvoie par

ailleurs à un phénomène connu[28]. A deux rues de là, d'autres informateurs n'ont pas la même expérience, et mettent l'accent sur les usagers plutôt que sur les revendeurs, parfois avec compassion. La gamme des opinions peut atteindre la plus grande virulence ; mais c'est surtout que la présence de ces "toxicos", voleurs à l'occasion, signe la désaffection du quartier plus qu'elle ne l'annonce. Cette habitante de longue date du quartier égrène ce qui en fait la désolation actuelle : « C'est sale. C'est sombre. » en un mot : « C'est triste ».

> …il n'y a pas d'éclairage, enfin l'éclairage est pas terrible, en plus c'est triste parce qu'il y a, à part, il y a (tel restaurant) qui est allumé, mais je veux dire c'est sale, les gens n'osent pas venir de toute façon au départ, à partir du moment où les gens n'osent pas passer dans la rue, qu'est ce qui reste ? Eh bien ceux qui font les coups en douce, qui volent les sacs. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

Par ailleurs, le même constat revient : « l'arrivée de la drogue » a beau bouleverser les consciences et les représentations de la délinquance, elle est plus un symptôme d'époque qu'une spécificité territoriale. Le quartier de gare n'a pas l'exclusive du phénomène.

> On les voit faire (les *dealers*), on les voit procéder. Enfin, ça ne doit durer qu'un moment, j'imagine. Ils ont bien d'autres quartiers à manipuler la drogue, qu'à venir en gare. *(chauffeur de taxi, 49 ans, 23 ans d'ancienneté)*

> La drogue, oui, mais ça n'est pas spécifique à la gare de Lille. La drogue, maintenant, il y en a dans tous les quartiers. Gare de Lille, forcément, à cause de tout ce qui est transports et tout ça, énormément de jeunes, donc c'est la clientèle qui est là. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

> Ici on est à Lille on n'est pas à Pétaouchnok. A Lille, il y a de la drogue, à Paris, il y a de la drogue, partout, il y a de la drogue. C'est Place des Reignaux, derrière… *(restaurateur, 28 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Dans cette dernière comparaison, on retrouve appliqué à la question de « la drogue » un procédé récurrent concernant la prostitution : le phénomène est nuancé, les interlocuteurs rappellent qu'il est le propre de l'époque et / ou de la grande ville plus qu'une marque locale. Puis le phénomène est neutralisé : les commerçants rencontrés convoquent une échelle territoriale beaucoup plus fine : de toute façon, c'est « là-bas », « derrière », à quelques pâtés de maisons de là, mais pas tout à fait "ici", lieu de l'habitat ou de l'exercice professionnel. On aperçoit, déjà, la force des processus et procédés de fragmentation du territoire, permettant de dessiner un « quartier » duquel on puisse se reconnaître.

Les vieux clochards et les petits magouilleurs

Dernière série de mutations des personnages clefs du quartier chaud, quartier trouble, quartier d'entre-deux coincé entre la gare et le centre-ville lumineux : le « bon vieux clochard du quartier » et les « petits magouilleurs ». Ces deux figures ne sont pas liées entre elles. Le « petit magouilleur » est une figure de la médiocrité et du déclassement, dont l'activité faite de petites "combines" n'a pas le lustre de la délinquance d'autrefois. Pour ce restaurateur, c'est une des figures du « mec malsain » :

> *C'est comment un mec malsain ?*

> Ben un mec bizarre je veux dire, il a un *look*, bien qu'il a peut-être, bien qu'il est peut-être pas malsain hein, mais bon il y a toujours des petits, des mecs un peu louches quoi, ça se voit, l'autre jour j'en ai un qui rentrait, il vendait du parfum, enfin… Un gars qui ressemble pas à

[28] D.Duprez, M.Kokoreff, *Les mondes de la drogue*, Paris, Odile Jacob, 2000, pp 85-89

notre clientèle en fait. (A notre clientèle) idéale (je veux dire), parce que nous je vous dis on a des gens de tout âge, le soir on a des gens qui viennent de l'extérieur, Marcq-en-Barœul, moi j'ai une bonne clientèle, donc je tiens pas non plus à la perdre pour des mecs comme ça.

Ça c'est un gars qui essayait de vendre du parfum c'est ça.

Ouais c'était bon… Il avait une bouteille de parfum il voulait me la revendre… Un petit magouilleur quoi !

Il y en a beaucoup des comme ça ?

Non. Non non en général il y en a… non mais bon enfin il y a de temps en temps un mec qui rentre et qui a un blouson à vendre ou des trucs comme ça. Ça c'est des trucs… Ça je crois que c'est partout. Ils rentrent dans les commerces parce que bon, ils vont pas rentrer chez les particuliers. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Cette figure n'est pas centrale dans la construction du discours ; elle structure néanmoins l'expérience ordinaire du quartier de gare pour nombre des restaurateurs et cafetiers rencontrés. Parmi les "magouilles" ordinaires relatées, les tentatives de vol, vol de voitures, vols de contenus de voitures, vols à l'arraché, ou encore les tentatives de racket à la fermeture du commerce, dessinent le paysage d'une petite délinquance récurrente, mais déstructurée, et sans grande envergure. Elle participe de la construction du côté sombre du quartier, sans pour autant que l'ancrage territorial soit marqué. Ce type de délinquance renvoie à des constats d'époque, plus que de lieu ; elle signe une forme de précarisation accrue de ceux qui, au sein des classes populaires, voient leur position fragilisée.

Outre ces « petits magouilleurs », les propos des personnes interrogées font une large place à la figure du « clochard ». Encore celle-ci n'est-elle pas univoque. Il y a le "bon clochard", familier et « honnête », client à l'occasion…

-Les clochards, c'est des habitués qu'on voit tout le temps, mais qui sont tout le temps clochards. Ils sont dans la gare depuis vingt ans.

-Dans d'autres quartiers, ils ont chacun leur emplacement, d'ailleurs. Ce sont pour la plupart des gens honnêtes. Lorsqu'ils ont quelque argent, ils viennent manger au bar, tranquilles… *(restaurateur, 28 ans, et restauratrice, 68 ans, 4 ans d'ancienneté)*

… à ne pas confondre avec les "clients" de la structure privée d'accueil de jour [29] sise à deux rues de là. Les mêmes interlocuteurs poursuivent en effet :

La présence de l'ABEJ, ça a quel impact ?

L'ABEJ, c'est une catastrophe, catastrophe, catastrophe. Ils feraient mieux de la dégager. (…) Ils font venir des putes, des drogués, et des zonards de troisième zone. L'ABEJ, c'est réussi. Ils n'ont qu'à les mettre à l'hôpital, leurs clients. De toute façon, ils ne feront rien pour eux… Ils offrent le café à des putes qui gagnent parfois trois mille balles le soir, et qui dépensent deux mille balles de came. Je vais te dire, je me demande ce qu'ils foutent. Ils sont en train d'aider des gens qui gagnent vingt fois plus d'argent qu'eux. Si c'est pas débile, ils feraient mieux de les foutre à l'hôpital, plutôt que de leur offrir le café à faire chier le monde… *(restaurateur, 28 ans, et restauratrice, 68 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Rien ne permet de penser pourtant que l'un et l'autre public soient si nettement différenciés –le travail d'observation montre très précisément l'inverse. Au-delà des opinions émises sur l'intérêt ou, à l'inverse, le caractère superflu, de ce type d'intervention sociale, on peut s'intéresser au travail de

[29] L'Association Baptiste d'Entraide de la Jeunesse (ABEJ) est une association, désormais largement financée par des fonds publics, spécialisée dans l'aide aux personnes sans domicile. Elle dispose de deux antennes d'accueil de jour dans le quartier, qui seront plus longuement évoquées dans le chapitre 8.

définition de l'intériorité (« le bon clochard ») et de l'extériorité (« le zonard de troisième zone »). Dans ce discours, le critère de la consommation supposée de psychotropes d'un type particulier est mobilisé, mais il se double d'une territorialisation : au premier, un lieu, en l'espèce la gare ou le quartier ; au second, aucune appartenance territoriale n'est reconnue, seule la « troisième zone », «non-lieu » du pauvre, en quelque sorte, sert de définition sociale. Le «sans lieu » de l'époque contemporaine est devenu « zonard ». L'extériorité se lit dans le vocabulaire employé : cet autre restaurateur convoque pour nommer cette population le terme de « faune ». Employée au singulier, c'est une catégorie mythique, mi-humaine mi-animale, et démoniaque ; au pluriel, c'est bien un « milieu » qui est désigné, mais un milieu marginal. Dans cet entretien, le thème est introduit par une question portant sur les pratiques de récupération de nourriture invendue :

> Ces gens-là voudraient récupérer ? De toute façon, non, on évite soigneusement cette clientèle… même pas cette clientèle, cette faune, on l'évite, on ne leur donne absolument rien. Vous avez des gens à qui on donne, mais ce sont des gens qui sont clochards dans le quartier depuis longtemps, ou alors des gens âgés qui n'ont pas les moyens, ces gens-là, on leur donne. Des restes, mais quelquefois de la nourriture toute propre. En face, de toute façon, ils n'en veulent pas. Ces gens-là touchent le RMI, mais ont des revenus autres, c'est-à-dire la prostitution, la drogue, ces gens-là ont un portable, viennent en voiture, ou en taxi. Ils n'ont pas besoin qu'on les aide.
>
> *Il y a aussi une population de clochards ?*
>
> Il y avait des clochards dans le temps dans le quartier, comme il y a dans tous les quartiers. Des SDF, sans plus, encore qu'on en a quelques-uns, mais sans plus. Ils font partie de la vie du quartier… (…) Les habitués du quartier, ils ne sont pas dix, ils sont sept ou huit. Il y a deux bonnes dames, trois ou quatre gars, et puis après, vous avez les SDF qui sont de passage, qui restent quelques jours, quelques semaines, et qui partent. Mais vraiment les SDF du quartier, qui sont collés comme des Mickey dans le quartier, ils ne sont pas dix. Ils sont connus par tout le quartier. Tout le monde leur dit bonjour. Ils font partie de la vie du quartier… *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Cette figure du « vieux clochard du quartier » s'oppose terme à terme avec les discours sur la délinquance contemporaine. Si elle participe d'un discours sur le lieu, elle est absolument indépendante de la gare et de ses mouvements. D'autres formes de mendicité sont évoquées, plus ou moins troubles, plus ou moins agressives, cette fois explicitement rapportées à la gare, à n'importe quelle gare. C'est cette polarisation de l'attention sur les « populations à risque autour de la gare » que récuse cet interlocuteur ; ce faisant il décrit les mécanismes de constitution de cette représentation :

> …on a toujours ces images qui sont complètement fausses de la gare etc, je veux dire il y a de tout hein, on polarise uniquement sur évidemment les gens qui peuvent un peu squatter qui restent là etc mais je veux dire il y a aussi les centaines de milliers de personnes qui prennent par semaine le train. (…) Ce sont des populations dont, enfin, dont tout le monde peut éventuellement parler c'est des gens qui squattent, qui sont assis, qui sont là, qui paraît-il peuvent je veux dire être craints par les gens qui passent mais je veux dire c'est, c'est le propre de n'importe quelle grande ville, je veux dire c'est les lieux de passage et je crois que, l'anonymat est de toujours plus confortable lorsqu'il y a beaucoup de passage que lorsqu'on se retrouve dans un coin isolé donc c'est pour ça que ça attire peut-être aussi les gens voilà, c'est un phénomène social qu'on retrouve partout et je pense que lorsqu'on est dans les grandes villes il faut vivre avec (…). *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Les lieux de passage semblent être voués à attirer les franges les plus pauvres de la population, que seules le regard retient : les gares deviennent dans l'imaginaire urbain des citadins ordinaires les territoires des paumés. Chauffeur de taxi, cet interlocuteur est un observateur attentif des usages de la gare ; il parle « des gens qui traînent », sans pouvoir dresser de cette population un portrait univoque :

> Et puis, je vous dis, ça fait vingt trois ans que je la regarde cette gare, je la connais cette gare… Non, il y a toutes sortes de gens qui traînent. C'est bien évident… je ne vais pas dire la

> délinquance, je ne vais pas dire des drogués, je ne vais pas dire des clochards… Un peu toutes sortes. (…) Une gare restera une gare, de toute façon. Si vous allez dans les gares de toutes les villes de France, des grosses villes de province, c'est toujours pareil. On revoit toujours les mêmes aspects, les mêmes gars qui traînent… le mot est à dire, qui traînent la gare. Moi, il y a vingt trois ans que je suis ici, il y a des gars, ça fait vingt trois ans que je les vois traîner autour de cette gare, avec toujours cette idée en tête de bien faire ou de mal faire.
>
> *Vous en voyez des nouveaux qui traînent ?*
>
> Oui. Toujours. Certainement plus qu'avant, au niveau des jeunes. (…) …des gens qui viennent tous les jours, qui viennent traîner autour de cette gare, qui ont peut-être un appartement, ou une chambre, et puis qui descendent pour traîner. *(chauffeur de taxi, 49 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Son collègue, plus récemment arrivé sur les lieux, n'a pas constitué une pareille galerie d'habitués de têtes connues et qui finissent par être repérées. Il dresse pourtant le même constat : impossible de réduire au « clochard » le « traînard de la gare » (selon l'expression en cours chez les employés travaillant gare Lille-Flandres) :

> Il n'y en a pas tellement… Il n'y en a pas tellement, c'est vrai qu'autour de la gare il n'y en a pas, il y a peut-être, même pas des clochards, ce sont des gens qui traînent là parce qu'ils s'ennuient, ils se sentent seuls, ils traînent là parce qu'ils se sentent mêlés à beaucoup de gens, mais les autres, non. C'est vrai que l'on revoit pratiquement jamais la même tête, ça arrive, mais c'est rare. (…) Non, c'est vrai, généralement, on ne regarde pas toujours… on ne fixe pas les gens, on n'essaie pas de les retenir, pour nous c'est de la routine, ce n'est pas… Des gens qui passent… *(chauffeur de taxi, 36 ans, 4 ans d'ancienneté)*

6.1.2 L'animation ordinaire

Quoiqu'il en soit la réduction demeure : c'est ainsi que la Place de la Gare devient le lieu de la misère. Passage et pauvreté sont les deux termes d'un couple irrémédiablement uni, chacun des deux termes pesant dans la balance des cafetiers et restaurateurs au moment de choisir leur emplacement professionnel. Celui qui, à deux pas de là, reconnaît être installé dans un des « quartiers chauds » de Lille n'aurait pour rien au monde installé « son affaire » sur la Place de la Gare.

> Pour moi, la Place de la gare c'est encore un autre quartier. C'est encore pire je trouve.
>
> *C'est comment ?*
>
> Ah c'est mal…Là c'est vraiment le quartier je voudrais pas y vivre moi. Même y avoir un boulot, c'est tous les, les mecs bourrés, enfin… C'est toute la misère là. C'est la misère je pense. Les mecs qui font la… Il y a du passage, c'est logique, il y a du passage. Non j'aime pas ce quartier là. Moi j'aurais jamais voulu avoir une affaire face à la gare. Non alors là… Non c'est pas le quartier qui m'attirerait, pourtant c'est plus chouette hein, peut-être, au niveau ambiance, le monde, le passage et tout ça mais bon… Non. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Tel autre reconnaît avoir atteri dans le quartier de gare sans préméditation, bien au contraire, presque par hasard et contre ses souhaits initiaux :

> Je voulais tout, sauf un quartier de gare, et le centre d'une grande ville, donc… les deux pieds dedans. C'est l'occasion qui a fait le larron. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

A l'inverse, la densité du passage est perçue par ces cafetiers comme une bonne occasion pour démarrer dans la profession :

> Comme on n'avait pas d'expérience du métier, je venais de l'industrie pharmaceutique, et lui qui avait 24 ans, et un BTS commercial anglais, on a dit : "on va essayer ça", ça ne demande pas une spécificité particulière, la gare… *(restauratrice, 68 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le noyau de la représentation n'associe pas, dans ce cas, la gare à une identité particulière, avec sa face sombre et sa face éclairée, « la misère » étant l'envers de l'animation. Ne demandant pas « une spécificité particulière », la gare est définie par un creux absorbant le tout-venant, plus que par une charge forte, fut-elle négative. Elle en devient comme un territoire sans qualité.

Toutefois cette position est marginale : la récurrence du passage, ce mouvement perpétuel, est plus souvent reconnue comme une "marque"[30] du lieu à part entière. Elle s'oppose dans ce cas à ce que pourrait être une identité locale basée sur la régularité des liens d'interconnaissance, comme le dit ce cafetier : « ce bistrot il n'a pas une identité de quartier, il a une identité de passage ».

Et si le passage est central dans la construction des représentations de la gare, la visibilité de cette animation fait partie des plaisirs du lieu pour les citadins ordinaires. Ce passage continu lié aux impératifs de transport fait du quartier un lieu du « brassage » des populations, en un mot un lieu vivant :

> …comme beaucoup de quartiers de gare, qui sont quand même des quartiers très vivants, parce que vous avez tous les étudiants qui vont prendre leur moyen de transport, qui est tout basé sous la gare. On a vraiment de tout, des personnes âgées, de tout, des handicapés qui passent en fauteuil dans la rue. Il y a de tout. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Dans les entretiens, le thème des tramways qui autrefois traversaient la Place de la gare revient avec une récurrence remarquable. Tout se passe comme si l'enterrement de la station de métro et de la station de tramway privait les citadins de ce spectacle du foisonnement. Dans la même lignée, le plan de circulation des bus s'est vu modifié, conduisant à une nette concentration des abribus autour de la Place des Buisses. Les réaménagements des espaces d'attente des modes de transport urbains semblent se faire sur le modèle de la spécialisation des espaces : la multimodalité est assurée par une nette clarification des espaces, chaque mode de transport se voyant affecter un lieu particulier, les espaces interstitiels tendant à être "clarifiés" afin d'assurer la lisibilité du plan d'ensemble. Cette gestion rationnelle de l'espace semble lui ôter ce qui faisait son charme. Paradoxalement, on retrouve au fil des entretiens un goût assez prononcé pour cette exaltation des flux, ces foisonnements et ces embouteillages, cet imbroglio de parcours avec leurs accidents et leurs impondérables : une certaine culture de la congestion urbaine, en quelque sorte, là où les aménageurs s'efforcent de rassurer en rendant clairs, nets et lisibles, des espaces complexes.

> Ils ont voulu faire un quartier soi-disant plus clair, mais enfin, c'est devenu un peu tristounet. Il y a une place de la gare qui est triste. Avant, on avait les bus. Qu'est-ce qu'il y avait, qui était un peu vivant ? Les tramways arrêtaient là au centre, mais il y avait les bus, Place des Buisses, qui étaient juste Place de la Gare. C'était un mouvement… Cette gare était beaucoup plus vivante qu'elle ne l'est maintenant. Maintenant, on dirait que c'est parqué pour les bestiaux, avec leur ferraille. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Reculés ou enterrés, retirés de la surface du visible, tramways et bus laissent derrière eux le souvenir d'une agitation ordinaire autant que spectaculaire, rassurante de

---

[30] Michel Pinçon, Monique Pinçon-Charlot, *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*, Payot, 1992.

Sur l'adresse comme "marque" voir aussi : "De l'espace social à l'espace urbain. Utilité d'une métaphore", *Les annales de la recherche urbaine* n°64, septembre 1994, pp. 51-53

vitalité. Mise à nu, la gare en devient triste, identique à elle-même –le spectacle régulier des embouteillages automobiles ne suffisant guère, apparemment, à la consolation. Pourtant, les flux demeurent et le spectacle continue. C'est un spectacle ordinaire, et laborieux : la marche des piétons est d'abord celle des travailleurs :

> Les clients de la gare, généralement le matin, on les voit sortir de la gare, les gens, bon ce n'est pas spécialement des clients, ils sortent, ils arrivent de la gare généralement, ils sortent, ils arrivent de la gare généralement, c'est des gens de la banlieue, ils arrivent certainement par les TER et puis ils vont au travail dans les bureaux, alors vous avez toute l'administration qui est derrière nous et puis dans le centre-ville, et puis, à midi, on les revoit qui se déplacent ici tout près de la gare pour déjeuner, c'est un petit peu le train-train et puis vers 13h ou 13h30, ils repartent et puis voilà, c'est tout, c'est ça au quotidien. *(chauffeur de taxi, 36 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Ces passages répétés sont si étroitement liés au travail que penser un aménagement de la gare sur le modèle du lieu de promenade, destination de loisirs, est jugé "hérétique" par ce cafetier, sauf à changer radicalement la structure commerciale du quartier, et engager des travaux démesurés :

> *Ce n'est pas tellement pour le commerce, les gens qui passent là ?*
>
> Non, c'est des gens de passage. Tout ce qu'il y a à la gare, c'est la Cité administrative, ils peuvent descendre pour manger, hormis ça… La gare, en fait, c'est un quartier de bistrots, d'hôtels, et point final. Il paraît qu'à la mairie, ils avaient fait un projet de gare piétonne, je ne sais pas quoi ? En fait, c'est une hérésie, parce que, comment voulez-vous faire une rue piétonne dans un lieu où il y a trois magasins de vêtements à tout casser ? Vous allez emmener promener des gens à voir quoi ? Rien. Si on ne casse pas la moitié de la gare pour mettre au moins quarante magasins, ce n'est même pas la peine. En fait, j'ai l'impression que la mairie veut sauver Euralille, ils ont mis tellement d'argent là-dedans, ils veulent sauver leur truc. Place des Buisses, ils vont transformer ceci, cela… Tout ça, c'est pour sauver Euralille, le business là-bas. *(restaurateur, 28 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Ce discours est tranchant : il témoigne d'une lecture du site opérée selon des catégories propres, en d'autres termes d'une prise de distance avec les enjeux réels du site. Plus avant, il souligne l'inadéquation des cadres : pour ce restaurateur, la Gare Lille-Flandres est un lieu de transport, un lieu de passage pour des motifs essentiellement liés au travail ; en faire un lieu de commerce, à l'image d'Euralille, est proprement impensable. Ce lieu-là appartient de droit au domaine du loisir, de la promenade, plus ou moins indépendante du commerce : « A Euralille, il y a beaucoup de gens qui entrent les mains vides, et qui ressortent les mains vides. C'est plus pour regarder. », observe ce chauffeur de taxi.

Si la Gare Lille-Flandres est liée au travail, la Place de la Gare se définit par ses brasseries. Place et Gare entretiennent des rapports étroits, au point de se confondre presque en un même ensemble, immuable.

> La gare, la gare, il y a pas tellement de changements la gare, ça a toujours été des brasseries, il y a pas grand chose de changé. Ça a toujours été comme ça la gare. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

Le lien est si typique, l'ensemble si accordé, que certains observateurs réduisent le quartier de gare à cette Place pittoresque[31]. Ces brasseries, hautes en couleur, font

[31] On peut en prendre pour exemple ce reportage de Charles de Lartigues, *Des Flandres à l'Europe*, diffusé sur Arte le 12/12/1999. Après avoir mis en scène sur un mode systématique une opposition entre les deux gares (petite et grande échelle, petite et grande vitesse, travailleurs populaires et décideurs des couches supérieures, gare animée et gare des courants d'air, etc…), le documentaire se clôturait sur une scène "de

traditionnellement référence aux particularités régionales : les menus, les bières et les noms des enseignes (Taverne Flamande, Lion des Flandres, etc…) y insistent. Paradoxalement, ce caractère s'estompe dans les dernières années, avec l'arrivée de restaurants franchisés tenus à d'autres références, au moment même où la gare, désormais baptisée Lille-Flandres, se voit rappelée à cette identité régionale élargie.

6.1.3 Petite histoire du quartier

Sur une période récente, l'histoire du quartier de gare peut se lire comme celle d'une progressive "gentrification", c'est-à-dire que cet ancien quartier populaire, ce quartier « crapoteux » comme disent certains commerçants, attire désormais les classes moyennes et supérieures de la population, à mesure que le cadre bâti est rénové ou reconstruit. On peut suivre la trace de cette valorisation progressive du quartier de gare, moins à partir de l'évolution de la composition socio-professionnelle de la population habitante[32], mais en relevant au fil des entretiens les indices de cette mutation en cours.

De semblables mutations paraissent d'ailleurs à l'œuvre dans d'autres "quartiers de gare". A Rennes par exemple, le quartier situé au sud de la gare souffrait d'une fort mauvaise réputation : à l'imaginaire de la gare en faisant une zone trouble se superposait le côté sombre déposé dans d'autres institutions (une caserne de gendarmerie, la prison des hommes, celle des femmes). « Espace de rejet », le « quartier des gariers » est devenu au cours des années 1980 et 1990 attractif aux habitants de classes moyennes et supérieures, les cadres rejoignant et remplaçant les anciens cheminots, à mesure que les transformations de l'agglomération et les travaux liés à l'arrivée du TGV modifiaient les contours du centre-ville[33]. Tout se passe comme si, au cours des dernières décennies, l'histoire des quartiers de gare était celle d'une progressive incorporation aux centres-villes. Que la gare ait été construite à l'écart de la ville, comme à Rennes, ou davantage en bordure de ville, comme à Lille, elle semblait doublée d'un quartier mal famé. Mais sur l'autre face, la gare participe de la recomposition des centralités urbaines, et ce mouvement dont on peut suivre la trace dès l'origine paraît s'accentuer dans la période récente, sous la double impulsion des nouvelles mobilités, des nouveaux moyens de transport (l'arrivée du TGV jouant parfois le rôle de catalyseur), et du relatif épuisement des réserves foncières en cœur de ville. A Rennes, parmi les couches moyennes et supérieures de la population, le quartier de gare représente une opportunité d'habiter près des centres de la ville, en bénéficiant de conditions de logement inespérées au centre (maisons individuelles aux loyers plus modiques)[34].

L'histoire lilloise n'est pas identique trait à trait à l'exemple rennais (la situation de la gare, la morphologie du quartier, les particularités du cadre bâti, diffèrent notablement). Si le quartier de gare n'a jamais été un quartier de cheminots, c'est l'histoire d'un quartier populaire et vivant qui filtre des entretiens. Pour les commerçants rencontrés, c'est d'abord la pléthore de petits commerces que l'on dirait aujourd'hui "de proximité" qui est détaillée pour parler de ce que fut le quartier. Parfois avec amertume, ces récits donnent à lire les

---

quartier", soirée animée autour de chopes et d'un piano, dans une brasserie de la Place de la Gare. Bien entendu, le reportage plaçait les limites du quartier de gare à la place attenante.

[32] Les données disponibles ne permettent pas pareil traitement à une échelle si fine, par ailleurs le mouvement ne fait que s'amorcer. On trouvera en annexe de plus amples informations sur l'évolution démographique du quartier 11, défini par l'INSEE.

[33] Rémi Alain, communication au *Séminaire Gares et quartiers de gares*, séance du 28 avril 2000, Développement urbain et reconquête des territoires, Paris, Ministère de l'Equipement

[34] Rémi Alain, *communication citée*

transformations des modes de consommation, et avec eux la disparition de ces points de rencontre que figurent les petites boutiques. Cette restauratrice, arrivée dans le quartier dans les années soixante, raconte avec un plaisir évident ces petites occasions de la vie quotidienne, les opportunités de la familiarité, les bonjours au détour du comptoir, à l'époque de ses jeunes années : « c'était chouette avant ».

> Même le coin là, où ça tombe en ruines, c'était un restaurant français. (s'échauffe) Il y avait une poissonnerie, il y avait une quincaillerie, mais ça remonte… mais ça faisait vivre le quartier c'était agréable, c'était, les gens venaient chercher à la quincaillerie venaient voir à la poissonnerie, "tiens ce midi on mangerait pas…". Voilà. Alors que maintenant c'est fini, ici, c'est Euralille, c'est Carrefour, c'est voilà. Ah oui c'était chouette avant. (…) C'était tout, il y avait une épicerie, il y ait une boucherie au coin, c'était vraiment un truc de quartier. Et maintenant qu'est-ce qu'il y a ? C'est une déprime alors… Mais moi je voudrais bien qu'on revienne à ça. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

D'un commerçant à l'autre, les tonalités varient, mais la basse est continue : les petits commerces entretiennent la vie de quartier, mieux, contribuent à la créer. Dans ce milieu commun, où les liens d'interconnaissance peuvent être très serrés, les frontières du monde privé n'ont pas le même tracé ; certains, ayant été enfants dans le quartier, se souviennent de la surveillance dont ils faisaient l'objet, leurs moindres faits et gestes aussitôt relatés à leurs parents. Mais c'est plus volontiers sur le mode de l'humour que l'on retrace ce monde social tissé serré ; et ce sont les scènes les plus ordinaires qui, trente ans plus tard, font les plus pittoresques :

> …C'est complètement différent, c'est le jour et la nuit par rapport à avant. Le jour et la nuit. Le matin, moi je me souviens de mon beau-père, je vous assure que c'est vrai, en pyjama, je vous jure, pyjama, sur la Place des Reignaux, avec son café, il buvait son café et puis il discutait avec tout le monde, avec ses charentaises. Je vous assure. C'était fantastique. Et ils se parlaient et puis voilà. Vous allez faire ça maintenant vous vous faites embarquer avec les fous ! C'était, ah oui, c'était ça. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

La vie de quartier, c'est aussi une galerie de personnages plus ou moins fantasques, que la rumeur contribue à édifier. On se souvient de tel et telle, de leur incongruité ; et, tout naturellement, ces figures portent la marque du quartier. Agée d'une cinquantaine d'années au moment de l'entretien, cette interlocutrice parle elle aussi de ses vingt ans. Son récit relate cette connaissance obligée des voisins du quartier, l'attachement progressif à ces vieilles dames dont la disparition marque le changement d'époque : « on n'en voit plus », des « personnages du quartier ».

> Après… Oh il y avait cette vieille dame aussi, qu'on a retrouvée morte dans l'immeuble, si Gelinotte, on l'appelait comme ça, toute petite vieille, elle marchait, elle écrasait toujours des mégots qui n'existaient pas. Tu te souviens plus, on l'a retrouvée étranglée avec un bas… Il y avait Mme Jeanne aussi dans le quartier, avec ses chiens. Bon il y avait des personnages qui étaient vraiment attachés au quartier quoi. (…) Maintenant on n'en voit plus, on a l'impression que… C'est des personnes qui sont décédées aujourd'hui. Mais c'était des personnages liés à la gare et aux abords de la gare. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

Plus encore que de donner au quartier une mémoire et de l'inscrire dans un temps allongé, l'évocation de ces dames âgées disparues concentre la représentation de la vie de quartier : l'occasion sans cesse renouvelée de donner un coup de main, demander des nouvelles, comme autant de prises pour rendre le proche un tantinet familier.

Les portraits que dresse cette interlocutrice laissent deviner la condition modeste de ces anciennes habitantes. Pour qualifier l'état du quartier au moment de son arrivée, au début des années 1960, cette commerçante ne prend pas de détour :

> C'était moche.

C'était comment ?

Tout délabré. Des murs il y avait des trous dans les murs, ça pendait… *(commerçante, 50 ans, 39 ans d'ancienneté)*

Avec ses petits commerces et ses « petites mémés », le quartier de la gare était aussi celui d'un monde populaire, dont les traces émergent au cours des récits. A l'emplacement de l'actuel Parc Matisse, sous la Porte de Roubaix, les jardins ouvriers ont disparu, comme dans d'autres quartiers de la ville au demeurant (ces pratiques, pourtant, sont encore très fréquentes dans la région lilloise). Quartier populaire et ouvrier, le quartier de gare fourmille de petits restaurants ; c'est dans l'un de ces "cafés-dîneurs" que l'on sert les premiers couscous de la place lilloise, à la fin des années 1950.

Les récits évoqués mêlent aux souvenirs du quartier les souvenirs des premières années de l'âge adulte ; si ce "quartier-village" est relaté avec une telle tendresse, c'est aussi que la période qui suit est placée sous le signe de la dégradation. Des commerçants expropriés, des maisons qui se vident, puis sont squattées, puis sont rasées, au cours des années 1970 c'est tout un monde qui se défait et se refait selon d'autres clefs.

…Mon père, il serait plus à même de vous raconter tout le quartier, j'ai encore le souvenir moi des rails de tramway qui passaient dans la rue, du petit coiffeur qui se trouvait dans la rue maintenant qui a été percée, rue des Canonniers, donc nous avant il y avait des maisons là. Je me rappelle d'un grand salon de coiffure qui se trouvait à l'époque Place des Reignaux, Place des Reignaux il y avait donc coiffeur, boucher, cordonnier, il y avait énormément de magasins. Dans la rue derrière chez nous, rue du Vieux Faubourg il y avait la même chose, boulanger, donc tout ça ça a été rasé, dans notre rue à nous il y avait un petit cordonnier aussi, un épicier, qui a été exproprié, bien avant qu'il ait l'âge de la retraite, et puis la maison a été réhabilitée et réhabitée très longtemps après qu'on l'ait expulsé, enfin exproprié, le terme est plus exact.

Très longtemps c'est à dire… ?

Une dizaine d'années, hein, avant qu'ils refassent le quartier.

Donc pendant une dizaine d'années… Ça c'est, c'était une maison qui était rue de Roubaix ?

C'est la maison qui est classée monument historique où il y a un cabinet d'architectes en ce moment. C'était une épicerie avant. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

Au début des années 1980, la rue des Canonniers est percée, libérant l'accès vers la gare. En germe, ce sont les travaux d'Euralille qui se profilent : si le projet n'est pas tout à fait contemporain de ces premiers travaux, il s'inscrit dans la continuité de cette "réhabilitation" de l'environement urbain de la gare. L'action de la municipalité est visible, mais incomprise : d'un état à l'autre du quartier, les délais sont longs et produisent une sorte de seuil temporel, période-tampon, période de gel du quartier qui inspire chez ces commerçants un sentiment d'abandon. Les transformations suscitent en outre une sourde inquiétude, en ce qu'elles signent la mort du quartier « en tant que vie de quartier », dans sa dimension de vie sociale de proximité.

Et c'est vrai qu'à cette époque là on regardait on se disait "*Ah travaux, qu'est-ce qu'il se passe, mince ça a été vendu là, qu'est-ce qu'ils vont faire ?"* Alors bon il y a toujours l'enseigne officielle pour se rendre compte que c'était la ville qui avait acheté, et que ça allait devenir des bureaux, donc "ah", presque une pointe de regret en disant c'est des gens qu'on va pas côtoyer parce qu'ils vont rentrer au moment où on sort et inversement, il n'y a pas de magasin qui va s'ouvrir au rez-de-chaussée donc pour nous, ah c'était encore un coin qui allait se mourir en tant que vie de quartier. Et pour beaucoup ils ont eu cette politique pendant longtemps ce qui fait que ça a amenuisé les relations de beaucoup de gens dans le quartier. *(commerçant, 52 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Les maisons qui restent changent d'occupants : les bureaux, progressivement, remplacent les habitants. Ceux qui restent, d'ailleurs, se partagent en deux catégories très simplement énoncées par cet interlocuteur, installé dans le quartier depuis 1977 : « Il restait que les vrais propriétaires, il restait que… les bons vieux locataires qui voulaient plus bouger. » Ce joli euphémisme désigne comme une population résiduelle, les habitants à contre-courant du mouvement général : « ça se vidait », résume en écho son épouse, née dans le quartier. A l'instar des « vrais propriétaires », ces habitants-là n'avaient pas vraiment les moyens de la mobilité ; on parle d'eux comme des « bons vieux locataires », exactement comme on parle des domestiques, des gens du peuple.

Puis les occupants changent encore, le cadre bâti prend de la valeur, les loyers des bureaux deviennent trop chers pour les entreprises, les maisons deviennent des appartements destinés à loger une population aisée. Au cours de l'entretien avec cette restauratrice, on fait ainsi un petit tour de quartier :

> Là c'était des bureaux mais c'était tellement cher qu'ils ont trouvé… Il y a eu un moment, c'était Chérie FM ou quelque chose comme ça. Ils sont partis, c'était trop cher…
>
> *Ils sont partis quand à peu près ?*
>
> Oh il y a au moins trois quatre ans. Et là maintenant ils ont transformé en appartements. (silence) Donc maintenant faut voir ce que ça va donner. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

Ce mouvement ne fait que s'amorcer, mais les signes en sont prégnants, donnant parfois lieu à des raccourcis saisissants, à l'instar de ce titre paru dans La Voix du Nord : « Le parking sauvage deviendra *Les Jardins de l'Opéra* ». Sous ce nom, sera mis sur le marché début 2001 un ensemble de 160 logements ; « et c'est pas des logements sociaux », comme n'a pas manqué de le relever un des commerçants rencontrés, qui suit de très près les évolutions du quartier où il est né, où il vit et exerce désormais.

Ces signes, tangibles, marquent pour certains un renouveau ; tous s'accordent cependant à souligner le caractère émergeant de ce processus. Dans cet entre-deux, le quartier est encore peu peuplé, comme l'observe ce commerçant au cours de trajets réguliers :

> …ici lorsqu'on regarde un petit peu l'habitat, l'habitat est peu important. Parce que en fait c'est essentiellement des commerces de service, des immeubles, mais dans les étages desquels il y a peu d'habitation, hein, beaucoup de restaurants, il y a peu de je veux dire, d'habitants du quartier. On regarde les pas de porte, on lève la tête on regarde au-dessus il y a peu d'habitation, hein c'est soit des bureaux, soit des locaux vacants. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

En cours, ce processus de valorisation n'en est pas moins spectaculaire : les prix du foncier en donnent un bon indicateur. Ce commerçant a acheté les locaux de sa société il y a quatre ans ; dans ce court laps de temps, la valeur des murs a augmenté de 20 à 30 %, selon ses indications.

6.2 "Le centre mais pas tout à fait le centre"

L'histoire du quartier de gare peut être approchée par celle des activités qui y ont cours, et de leurs métamorphoses successives ; cette approche qui donne une vue d'ensemble laisse échapper la dimension proprement territoriale de ces activités, au sens de leur articulation à un espace physique qui est aussi le lieu de représentations. La dimension

urbaine de ces représentations apparaît alors plus nettement : l'espace physique est investi de sens, découpé et morcelé selon des logiques qui ont à l'égard de la géographie "objective" une dépendance toute relative. En fait, c'est toute une géographie qui émerge de ces représentations territorialisées : organisée en termes d'axes, de seuils, d'incontournables et de points noirs, elle donne sens au cadre de vie, rend intelligible les stratégies des acteurs, oriente et dévoile leurs actions et leurs discours.

Le "quartier de gare" n'a rien en effet du territoire homogène et unifié. Objectivement, on l'a vu, il est le lieu de recompositions tant urbaines qu'économiques et sociales. De même, du point de vue des acteurs, ici habitants et/ ou commerçants, les mutations du quartier réorganisent les représentations et en redéfinissent les contours. Ces processus en cours font apparaître des distinctions territoriales extrêmement fines. Comme le souligne cet interlocuteur récemment arrivé dans le quartier, « ici c'est un petit peu biscornu, en fait on fait vingt mètres on change complètement d'atmosphère ». Dans ce rapport étroit des personnes au lieu de leur exercice, apparaît dans sa complexité et sa continuité un travail de repérages urbains qui permet de lire le territoire tout autant que de l'organiser.

6.2.1 Des limites mouvantes

Définir le quartier, c'est d'abord une affaire de tracés et de contours, d'orientation en somme. Un trait frappant du quartier de gare à cet égard est la grande dépendance dans laquelle il est vis-à-vis des flux, piétons, automobiles, ou de transports collectifs, qui scandent le paysage et lui impriment des directions, dessinant continuités et ruptures.

L'orientation du quartier se définit en premier lieu par rapport aux "gros morceaux" qui l'entourent, aux morceaux de ville repérables avec lesquels il compose et desquels il se distingue, ou se rapproche. Les transformations morphologiques du quartier (percement de la rue des Canonniers dans les années 1980, naissance d'Euralille, mais aussi modifications des plans de circulation) produisent des effets particulièrement sensibles et contribuent largement à la redéfinition de ces rapports.

De longue date, le quartier de gare fait figure d'isolat, par contraste avec ces lieux de passage régulier que sont les rues piétonnes et la Grand Place, le Vieux-Lille, Euralille désormais ; il se définit dabord par cette série de négations. Mieux, le quartier paraît relativement éloigné de la gare, au sens où l'animation constante dont elle est le siège ne trouvait pas dans le quartier son aboutissement naturel : le quartier, s'il est lié à la gare par certaines activités-types qui appartiennent au registre des invariants de la gare, n'est pas pour autant le débouché immédiat des piétons et passagers.

> Alors le quartier ici, on était quand même en dehors des gares, donc pour venir chez nous, par exemple (…), je veux dire c'étaient des… On y venait parce qu'il y avait un but bien spécifique. On ne venait pas pour marcher dans la rue parce qu'il y avait, je veux dire pas de magasins de vêtements, pas de magasins de bijoux des choses comme ça qui attirent plus de peuple comme dans les secteurs piétons aujourd'hui. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

« On n'y venait pas pour marcher dans la rue » : l'expression indique le caractère isolé, en retrait, du quartier. Installé dans une autre partie du quartier, un restaurateur prolonge ce discours : cet isolement, d'après lui, ne ferait que s'accentuer, avec la transformation des modes de circulation dans la ville, et l'affadissement qu'il décèle des pratiques piétonnes. On peut s'en tenir à ce constat : la ville que dessinent les piétons est, typiquement, faite d'entrelacs, de détours, de raccourcis ; de diagonale en chemin de traverse, les cheminements paraissent obéir à une logique propre, si ce n'est aléatoire, en tout cas marquée par des ruptures et des réorientations. Ce que décrit ce restaurateur, c'est

une certaine transformation des pratiques piétonnes, leur alignement sur un modèle linéaire : « avant, ça s'éclatait un petit peu plus dans nos petites rues ». La ville désormais s'appréhende en termes d'*axes*, empruntés par des *flux*.

Certes cette lecture est schématique : ce serait oublier que le flux a un ancêtre, le flot, comme on l'a vu. Il faut pourtant souligner que le vocabulaire des flux s'impose, non sans difficultés, que trahissent ces légères hésitations :

> C'était un… comment on appelle ça, il y avait un axe de circulation, un flux, le flux a été supprimé. *(commerçant, 42 ans, 14 ans d'ancienneté)*

Si les flux ont une telle importance, c'est qu'ils drainent avec eux les possibilités de vie du quartier ; pour ces commerçants, on conçoit qu'ils sont d'une importance cruciale. Qu'un flux soit «supprimé », en raison de travaux ou de réaménagements des plans de circulation, et c'est une extension possible du quartier qui disparaît. Les liaisons et déliaisons successives du quartier à son environnement participent notablement de sa définition. On peut, dans cette perspective, relever plusieurs mutations.

Une série de mutations est liée à l'orientation générale du quartier. Interrogés sur les changements remarquables du quartier au cours de la période récente, plusieurs commerçants se rejoignent sur un constat : « Le changement c'est la coupure d'avec Saint Maurice des champs », ce quartier mixte, d'habitat social et de maisons bourgeoises, situé de l'autre côté de la gare Lille Europe. Des indications toponymiques attestent de cette continuité passée entre le quartier de gare et le quartier de Saint Maurice, conduisant au-delà vers la commune de Mons-en-Barœul, dont l'essentiel du bâti se compose de petites maisons ouvrières ou de grands ensembles construits dans les années 1960. La rue "du Vieux Faubourg" a perdu son complément "de Roubaix", que conserve, au-delà de la gare Lille-Europe, la rue du Faubourg de Roubaix. La continuité dont il s'agit ne signifie pas que le quartier de la gare et le quartier de Saint-Maurice formaient un ensemble indistinct, mais souligne la modification des distances induite par les nouveaux tracés viaires. Deux changements majeurs interviennent dans le plan de circulation : d'une part, l'extension progressive des axes de circulation automobile, de l'autre, le déplacement de ces flux avec la création des boulevards périphériques et le percement de la rue des Canonniers. Voisins, ces commerçants, parmi lesquels un couple, décrivent ces réaménagements :

> Donc moi ce que je me rappelle c'est les tramways, qui passaient dans la rue, donc on allait de la Porte de Roubaix, et on rejoignait tout le secteur de Mons-en-Barœul quoi. Donc la Place, comment elle s'appelait cette place, le carrefour Lavisse, où il y avait énormément de circulation pour traverser le carrefour, on en avait au moins pour dix minutes un quart d'heure, après c'est devenu le périphérique, ensuite il y a eu des autoponts, et puis tous les travaux maintenant d'Euralille en fait on les a vus progressivement avancer. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

> *M* Et fin 1980, enfin mi 1980 – fin 1980, Euralille supprime les autoponts venant de Mons et il n'y a plus de circulation passant sous la Porte de Roubaix, automobile, et qui encore ramenait les gens en centre-ville directement par la rue de Roubaix. Donc là d'un seul coup toute la circulation se fait rue des Canonniers, perpendiculaire, et non plus en allant vers le centre passant par la rue de Roubaix et rue Anatole France.

> *Mme* Avant, c'est vrai, ça venait de Mons en Barœul, ça passait sous la Porte de Roubaix et ça rentrait dans Lille. C'était une entrée de ville. Maintenant ça ne l'est plus. *(commerçant, 52 ans, et commerçante, 45 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Sous la Porte de Roubaix passaient également les tramways, auxquels nombre des commerçants rencontrés reviennent régulièrement. L'évocation de ce mode particulier de transport en commun condense les souvenirs, elle est souvent heureuse et attendrie. Avec

ses bruits et ses spectacles, ce qui à Lille s'appelait « le mongy » impulsait au quartier une partie de sa vie. Moins pittoresques, les bus remplissent le même office, et connaissent le même sort : la réorientation.

> *M* Donc là ça faisait un bruit effroyable parce que quand vous avez deux voies de tramway qui en croisent une troisième, c'est bruyant ! Enfin ça c'était plutôt les années 1960. Ça c'était 1960, 1970, plus de tramway plus de rails et par contre 1980 ils suppriment le bus, ils percent et du coup tous les bus s'en vont directement…
>
> *Mme* …Et là quelque part ça a changé le quartier parce qu'on avait plus ces tramways, ces autobus, ces passants, cette circulation, on s'est retrouvé au calme je dirais. *(commerçant, 52 ans, et commerçante, 45 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Autrefois pris en plein dans les mailles de la circulation, piétonne, automobile, collective, le quartier de gare est d'un coup comme mis à l'écart. Ce phénomène marque avant tout certaines rues, proches de la Porte de Roubaix et orientées en fonction d'elle, reliées par elle à d'autres quartiers, d'autres territoires. Mais il est d'ordre plus général encore, touche d'autres lieux et d'autres activités. Non sans ironie, ce commerçant relève ainsi combien le "quartier chaud" est d'abord délimité par le plan de circulation automobile : « c'est logique ».

> Le quartier, pour moi, le quartier il s'arrête, le quartier chaud je dirais qu'il s'arrête Pl des Reignaux parce qu'il y a les hôtels, ça sert toujours pour les filles. Place des Reignaux, après ici, Boulevard Carnot, rue des Canonniers, Place des Reignaux, rue des Arts. C'est tout. C'est le petit cercle là, les mecs ils font le tour en voiture. Je pense que si ils changeaient le sens de la circulation, je pense que les mecs ils seraient perdus. Je suis sûr que les filles elles changeraient de sens de… C'est logique. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Les nouveaux tracés pertinents

L'arrivée d'Euralille impulse une autre série de modifications de la circulation, piétonne cette fois. Comme l'expose cet autre restaurateur, les cheminements piétons tracent une ligne continue des rues piétonnes au nouveau centre commercial, longeant pour ce faire la gare Lille-Flandres. La gare s'en trouve ré-amarée au centre-ville, pas le quartier.

> Sur la place de la gare, maintenant, vous avez les gens qui passent et qui vont directement à Euralille. Et puis vous avez ceux qui restent, mais qui vont dans les brasseries, mais si vous voulez, Euralille a désenclavé la gare, ce n'est plus le quartier de la gare, ça s'est étalé un peu, et avec Euralille, les gens arrivent du centre ville, passent (…) rue du Priez, et vont directement à Euralille. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Ces nouveaux "tracés pertinents" font le bonheur des uns, qui soudainement se trouvent sur un point de « passage obligé » et tirent profit de cette situation « d'intersection » : le déplacement de ce flux équivaut à un recentrement de leur emplacement. C'est la situation de ce restaurateur dont la vente en salle se double d'une vente à emporter :

> Oui parce qu'avant qu'il y ait eu toutes ces innovations, il n'y avait pas toute cette population qui passe par là, c'est depuis tous ces travaux, tout ça. Moi je me sens vraiment à l'intersection. Avant on ne faisait pas vraiment partie du centre-centre, ça c'est la rue piétonne etc, plutôt partie du quartier de la gare, et puis comme elle est vraiment entre le centre et Euralille, qui là également, draine beaucoup de monde, moi je trouve que l'on est vraiment en plein dans l'intersection. C'est le passage obligé pour aller à Euralille, soit par la rue Faidherbe, soit par la rue piétonne… Oui avant je me sentais plus du quartier de la gare que du centre-centre, surtout qu'avant il n'y avait pas de rue piétonne... *(restaurateur, 35 ans, 18 ans d'ancienneté)*

Ils font, symétriquement, le malheur des autres, ceux dont le magasin est installé à quelques rues de là, un "ailleurs" qui subitement devient beaucoup plus lointain. C'est aussi dans ce sens que l'on peut comprendre ce commerçant déclarant : « Je ne suis plus en centre ville, mais en bordure de ville ». Ce qui apparaît ici, c'est tout autant que la

prépondérance de ces flux pour les commerçants installés, la grande finesse avec laquelle ils s'en révèlent observateurs. Ceci, bien évidemment, est particulièrement notable pour les commerces de restauration rapide qui ont un guichet ouvert sur la rue ; les moindres signes comptent, l'emplacement des passages piétons s'avère déterminant :

> La gare, ce n'est pas compliqué : il y a trois emplacements valables à la gare. Il y a celui-ci, là où on est actuellement, il y en a un autre où il y a un passage piéton, et la dernière affaire qui est sur la Place des Buisses, c'est tout ce qu'il y a de bon comme emplacement, tout le reste, c'est pourri. Les gens ne circulent pas à la gare la nuit. La sortie (de la gare) est juste en face, à 15 mètres. (…) Mais si je me déportais de 20 mètres, ce ne serait plus bon… Parce que c'est un établissement d'angle, c'est ça qui m'a fait m'installer ici. A 20 mètres, ce n'est plus bon. *(restaurateur, 28 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Détaillant la situation de son échoppe, ce même restaurateur s'en félicite : il est sur le bon axe. Ce faisant, il élargit l'échelle de référence : ce qui compte, ce n'est pas seulement une micro-géographie des passages piétons, mais c'est bien une aire plus vaste dont les points cardinaux sont les lieux attractifs aux lillois en goguette comme aux touristes en week-end.

> C'est-à-dire, on n'est pas mal situé dans le sens où on est sur l'axe Euralille – Marché de Wazemmes. Il y a le Musée, pour les gens qui viennent de la gare Euralille, on est près d'un Ibis, rue Charles Saint-Venant, et près d'un Ibis rue de Paris, pour les Anglais qui viennent par Eurostar, on est sur leur axe : ils passent devant chez nous s'ils vont vers le Vieux-Lille, s'ils vont au Musée, ils passent devant chez nous. *(restaurateur, 28 ans, 4 ans d'ancienneté)*

L'accroissement du tourisme est en effet noté quasiment à l'unisson par les interlocuteurs rencontrés. A entendre ces commerçants, tout se passe comme si « les Anglais » avaient remplacé « les Belges » ; sans se prononcer sur la très hypothétique disparition de ces derniers, qui demeurent voisins, on peut souligner l'importance nouvelle de ce tourisme de proximité. Le très publicisé *Eurostar* contribue à cette nouvelle manne, qui a des effets cumulatifs : certains points de la ville figurent à l'impératif dans les circuits touristiques calculés pour un week-end par des « tours opérateurs ». Que les agences de voyage fassent la promotion de telle ou telle institution ébranle parfois les goûts des commerçants rencontrés, qui tout pragmatiquement laissent leurs jugements de côté, et observent simplement la ville que pratiquent ces touristes en calculant au mieux les retombées envisageables.

Aire professionnelle de référence et milieu de vie

Insister sur ce point permet de mettre en lumière un aspect pour l'instant négligé : attentifs aux flux, ces commerçants le sont assurément. Pour autant, ces flux s'inscrivent dans un périmètre qui déborde le strict cadre des abords de la gare. De fait, la pratique professionnelle des commerçants rencontrés n'est pas nécessairement liée au quartier. Ce constat est à moduler, répétons-le, en fonction du type d'activité ; si les flux paraissent cruciaux pour certains commerces de restauration rapide, ils le sont nettement moins pour d'autres secteurs d'activité, y compris dans le domaine de la restauration. Exerçant une spécialité rare, ce commerçant l'exprime clairement : « dans nos métiers il n'y a pas réellement un endroit stratégique ». Ceci, pourtant, ne nuit en rien à son attachement au quartier, sous le double aspect de promotion d'un milieu de vie et de valorisation commerciale du lieu d'activité. Le quartier est un personnage investi, qui fait sens pour ces commerçants, bien au-delà des conditions d'exercice de leur activité, qui s'en révèlent relativement indépendantes. Les enjeux d'ordre professionnel (les effets de "griffe" ou de "marque" du quartier) se redoublent d'enjeux d'ordre identitaire : sans nécessairement être

le lieu de résidence, le quartier désigne un milieu social auquel on se sent appartenir, duquel on est soucieux en tout cas.

Cette distinction paraît structurante : une restauratrice, pourtant très prolixe sur les modifications du quartier et les difficultés qui s'ensuivent pour elle, prend pourtant appui sur une aire de référence plus large, à l'échelle du centre-ville, quand il s'agit de détailler ces évolutions problématiques. Le point de vue de ce restaurateur expose, de façon un peu sévère, qu'il faut savoir distinguer entre « le métier » et « le quartier ».

> *Donc vous si vous aviez trouvé à ce moment-là une affaire n'importe où vous seriez installé n'importe où ?*
>
> Ah exactement, exactement, moi j'ai toujours… Bon c'est pas ma première affaire, à chaque fois que j'ai été quelque part je me suis fait une clientèle et puis je l'ai revendue, j'ai été ailleurs et puis j'ai refait une autre clientèle, je veux dire après c'est une question de *business*, les mecs qui savent pas, ils savent pas. C'est un métier je veux dire, c'est comme… Moi je dis à chacun son métier, moi ça fait vingt ans que je fais ce métier, je sais quand même de quoi je parle, c'est un métier il faut savoir le faire, c'est pas tout d'amener une assiette et puis, il y a un tas de petits détails à côté, et le quartier pour moi ça n'a pas d'importance. La preuve c'est que ici moi je tourne à allez 130-140 couverts jour, et je suis (nom de la rue) à Lille ! Il y a des mecs qui sont sur la (Grand Place) et qui n'ont pas ça. Même ici dans le quartier. (…) C'est pour ça que les gens qui disent que le quartier a changé parce qu'il n'y a plus de parking qu'il n'y a plus de ceci moi je dis c'est un faux problème. Alors… il y a peut-être des jaloux dans le coin, bon, chacun se débrouille hein. Toujours des mecs qui disent comment il fait, ben ouais mais bon, c'est un métier je veux dire, encore une fois, c'est un métier c'est tout on peut pas dire demain tiens je vais ouvrir un resto. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

6.2.2 Portes et points noirs

> *Les repérages urbains que nous restituons ici ne se bornent pas à reconstituer les flux et à repérer leurs variations ; ils convoquent en outre deux grandes figures : les portes, et les points. Rem Koolhaas, concevant le projet Euralille –et la bonne manière d'en parler, présentait les divers bâtiments comme des « personnages construits » ; de façon parallèle, les commerçants du quartier de gare centrent leurs discours sur certains lieux qui concentrent en eux les caractères de leurs usages successifs et superposés. Bien sûr, ces "figures urbaines" entretiennent entre elles des rapports très étroits : c'est dans un jeu de reflets et de renvois que leurs caractères se construisent.*

Les Portes de la ville

Dans un quartier de gare, le thème des portes de la ville s'impose de lui-même. Trois figures urbaines peuvent, ou ont pu, y prétendre. La gare, les gares, ont historiquement cette fonction[35] ; avant elles, les portes, monumentales, qui trouaient les remparts. Cette fonction recèle trois dimensions : des portes on peut dire qu'elles sont des *seuils*, des *vitrines*, des *plaques tournantes* de la ville.

Entrées de ville, les portes en marquent le seuil. Certes, à l'époque contemporaine, cette formulation a de quoi prêter à sourire : la ville s'étend bien au-delà du quartier de gare. Mais on peut faire l'hypothèse d'un glissement : si ce n'est plus "la ville" qui commence là, c'est peut-être "le centre", et ce sont des populations déviantes ou simplement pauvres qui s'y concentrent. Dans les propos de ce commerçant, interrogé sur l'activité prostitutionnelle, on comprend que c'est ce thème de l'entrée de ville qui induit la séquence d'équivalence faisant des lieux de passage des lieux de fixation.

> Je crois que c'est la circulation qui a fait tout. Quand la circulation se faisait Porte de Roubaix en fait c'était l'entrée obligée pour les gens qui venaient de Mons (…), les gens passaient par là,

[35] Cf *Le temps des gares*, Paris, CCI, 1978, p62

> donc il y a mouvement, à partir du moment où la Porte de Roubaix et les parkings ont disparu on a supprimé toute cette concentration, bon maintenant ils sont partis dans des zones d'accès plus direct, Avenue du Peuple Belge et tout ça. *(commerçant, 52 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Ouvrant sur le centre, tout se passe comme si les portes de la ville en concentraient les marges, moins urbaines que sociales. Les trois portes recensées paraissent pourtant se distinguer par les marges qu'elles accueillent, ou abritent. Porte de Roubaix, c'est l'activité prostitutionnelle, largement passée, qui est décrite, à laquelle se sont superposées d'autres pratiques : pratiques d'habitat précaire (désormais murées, la Porte de Roubaix et les maisons adjacentes furent un temps squattée par des familles), pratiques de mendicité. Gare Lille-Flandres, les mêmes figures génériques sont citées : « clochards » et simples « traînards de la gare » tiennent le haut du pavé. Concernant la gare Lille-Europe, les choses se compliquent un peu : nul « traînard » n'y est recensé, nulle marge ne semble s'y repérer.

Mais, si en décalant légèrement le regard, on observe les représentations liées à Euralille, les marges sont toutes trouvées en la catégorie des « jeunes à casquette », jeunes des quartiers périphériques qui contribuent notablement à l'inscription du lieu dans l'imaginaire urbain[36]. Englober ainsi en un même ensemble la gare et le centre commercial est discutable, mais peut se justifier pour des raisons liées aux représentations, d'une part, et aux fonctions des lieux, de l'autre. Au cours des entretiens, cette remarque est récurrente :

> Le centre commercial Euralille a été créé pour justement ces personnes qui quittent Lille Europe et qui vont en attendant leur train ou autre vivre un peu dans tout ce centre qui est crée parce que la gare Lille Europe est un peu en retrait en fait. *(commerçante, 45 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Dans cette lecture, le centre commercial fait office de « salle d'attente » à l'usage des voyageurs appelés Gare Lille Europe. L'autre argument qui plaide en faveur de ce traitement du centre commercial en porte de la ville est le gigantesque parking (au total, près de 6000 places) qu'il abrite en sous-sol. Si donc les jeunes habitant les quartiers périphériques sont à Euralille dans une position homologue à celle qu'occupent prostituées et clochards, respectivement, à la Porte de Roubaix autrefois (à l'Avenue du Peuple Belge désormais) et à la gare Lille-Flandres, on peut relever une dissonance dans cette analogie : pour la première fois, "les marges" ne sont plus simplement exprimées en termes sociaux mais sont traduites dans le langage de la métropole, mettent explicitement en relation des lieux typiques (les quartiers centraux, les quartiers périphériques).

Les Portes de la ville, qui en signent l'entrée, sont investies d'une valeur monumentale qui représente un enjeu de taille. On se souvient des débats occasionnés par l'éventuel recul de la gare Lille-Flandres ; parmi les arguments avancés, les considérations esthétiques pesaient de tout leur poids, car avec l'érosion de la valeur monumentale du lieu c'est la valeur symbolique de la gare comme lieu de centralité qui menaçait de s'effriter. Au cours des dernières années, Euralille (et, parmi cet ensemble, la gare Lille-Europe), semble le disputer au reste de la ville (et en particulier à « l'ancienne gare ») sur le terrain de la monumentalité. Les investissements des divers acteurs institutionnels (SAEM, municipalité, mais aussi SNCF et Eurostar) sur la valeur monumentale d'Euralille sont particulièrement remarquables, et liés à des enjeux très précis qui débordent le seul cadre du tourisme. La gare Lille-Flandres, à côté, pouvait paraître faire pâle figure ; au cours de

[36] On reviendra plus longuement sur ce point dans le dernier chapitre.

l'année 2000, le resablage de sa façade vient en quelque sorte revigorer ce qui fut longtemps une fierté.

Dernier caractère des portes de la ville : leur fonction de plaque tournante, ou, si l'on préfère, de nœud d'échange. Ce dernier trait est en fait le premier : il indique la capacité de la "porte" à être effectivement un drain, une entrée. C'est ce caractère que semble avoir perdu la Porte de Roubaix, qui finit par n'avoir de porte que le nom (sa valeur monumentale est contestée, sa capacité à être une entrée mise à mal par le déplacement des voies de circulation).

La circulation, gare Lille Europe, est attestée ; mais c'est la capacité de cette gare a être véritablement une entrée, sur le quartier, voire au-delà, sur la ville à proprement parler, qui est discutée. Dans les propos recueillis, le premier débouché de la gare Lille Europe semble être le centre commercial, qui paraît même créé à cette fin expresse, on l'a vu. Comme le dit cette commerçante : « Alors là c'est des fois… trop rapide Lille Europe ! »

L'inscription urbaine de la gare Lille-Europe semble poser problème, à l'inverse de la situation de la gare Lille-Flandres, qui, pour être soigneusement évitée, semble poreuse à souhait, pour le meilleur et pour le pire : on y entre, on y sort, ce n'est pas un lieu clos.

Points noirs et zones obscures

Des propos recueillis filtrent des inquiétudes et des incompréhensions qui se condensent dans l'évocation de certains lieux : ce sont les « points noirs » du quartier, au sens propre comme au sens figuré. De part et d'autre de la rue Faidherbe, deux points noirs apparaissent : l' ABEJ, et la Place des Reignaux. Les lieux ne sont pas identiques, les griefs qu'ils suscitent de la part des commerçants rencontrés n'ont pas le même contenu, mais font pourtant surgir un trait similaire : l'extériorité des publics ainsi attirés.

On a vu précédement les distinctions que certains commerçants établissaient entre « vieux clochards » installés dans le quartier et « faune » comme importée dans le quartier par cette structure d'aide aux personnes sans domicile. Dans cette distinction, les catégories psychotropiques (« la faune », ce sont des drogués et des *dealers*, sans exception) et démographiques (les vieux, les jeunes) se combinent à des traductions territoriales : les vieux clochards sont du quartier, la faune est extérieure. En s'implantant dans le quartier, l'ABEJ crée comme une nouvelle centralité, aux dires de ce restaurateur :

> C'est pas par rapport à l'ABEJ. Si vous voulez, avant, tous ces jeunes qui allaient s'approvisionner un peu partout, maintenant, l'ABEJ est là en face, et tous les *dealers* sont là. Et tout le monde est au courant. Tout le monde le voit, de toute façon. (…) C'est récent. Je n'en veux pas du tout à l'ABEJ, mais beaucoup est venu de là. On est une association de commerçants, le gros point noir, à l'heure actuelle, c'est l'ABEJ. Vous savez, il faut voir tout ce que ça draine. Dommage que vous n'ayez pas la caméra pour filmer en face comme maintenant. Sinon, non, c'est un quartier qui est relativement calme. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté)*

Dans ce discours, c'est moins l'institution en elle-même que les publics qu'elle « draine » dans le quartier qui constitue le point noir, seule ombre au tableau d'un quartier « relativement calme » à part ça. La singularité de ce discours tient au fait que ces trafics supposés sont déclarés visibles, lisibles et flagrants : « tout le monde le voit », « tout le monde est au courant ». Ces choses vues ou perçues sont transformées en choses dites, la rumeur se chargeant de leur donner leur poids de généralité, d'en faire un trait d'ensemble, systématique. D'autres interlocuteurs sont à ce sujet beaucoup plus réservés, à l'instar de ce commerçant installé à quelques rues de là :

Et à propos de drogue dans le quartier et de deal, on en a parlé un peu, qu'est-ce que vous en diriez d'autre ?

Ben je pense que… je peux pas, je peux pas trop vous dire. Ici on voit rien. C'est vrai que on se promène parfois dans des endroits où on voit ça de façon beaucoup plus visible donc, il y a peut-être, sans doute ici, mais en tout cas on voit rien ça c'est sûr. Donc j'ai rien à en dire dans la mesure où je ne vois rien. Ici, hein, je me concentre sur le quartier quoi. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le même type de griefs s'appliquent à un autre point noir du quartier, la Place des Reignaux. Sur cette place, voisinent des petits restaurants, des hôtels, des magasins spécialisés ; on y trouve des activités liées à la gare, dans sa version sombre (hôtels de passe, « hôtels miteux ») ou dans sa version banalisée (chaînes d'agence de voyage, chaînes d'hôtel bon marché, standardisés), on y trouve des activités qui rappellent le temps « du quartier » (le coiffeur que l'on connaît), quelques maisons encore sont murées. Mais c'est sur un trait particulier que se concentrent les discours : la présence sur la place de plusieurs restaurants « arabes », ayant un comptoir sur la rue et ayant comme spécialité la vente de kebabs à emporter. La clientèle principale de ces restaurants est constituée d'hommes jeunes, de milieu populaire, que l'on dit "d'origine maghrébine" ; elle ne s'y réduit pas, loin de là, mais c'est sur cette clientèle que portent les discours. Un lien est évoqué associant cette place à la toxicomanie et au trafic : progressivement, le lien passe du public aux restaurants eux-mêmes, supposés complices voire partie prenante. Cette dimension, liée à « l'arrivée de la drogue » et à son caractère incompréhensible, a déjà été évoquée ; elle n'épuise pas, par ailleurs, les représentations que condensent ce « point noir ». C'est d'abord cette concentration d'un public jeune, masculin, populaire, et "maghrébin", qui est l'objet de discours ; là encore, les kebabs font fonction de drain et attirent dans le quartier « des gens de l'extérieur ». Certains commerçants voient dans cette concentration comme un mal nécessaire, évitant la dispersion de ces publics dans l'ensemble de la ville :

Et vous dites Place des Reignaux ça a beaucoup changé aussi ?

Ben les hôtels tout ça il y a eu des chaînes qui sont venues. Bon après il y a de l'autre côté, il y a le côté hôtels et après il y a le côté kebabs et tout ça, là, le soir… Moi j'avais une affaire là-bas je l'ai vendue mais… Les mecs ils… Il y a des gens qui… Alors encore une fois, il y a des gens qui sont là depuis vingt, trente ans ils ont vu évoluer le quartier mais là ils, ils aiment pas trop ce, les kebabs et tout ça là. Parce que ça ramène une clientèle… extérieure, pas toujours… Il paraît que c'est le bordel à deux heures du matin, moi je sais d'après ce que j'ai entendu, moi c'est trop loin, moi j'y vais pas.

Une clientèle extérieure c'est à dire ?

Ben les mecs de Roubaix, Tourcoing, c'est des branleurs. C'est une clientèle maghrébine mais bon. Ils ont cette clientèle-là là-dedans. Hein sans faire de racisme, je veux dire, ça fait du bruit des fois. Des bagnoles, des autoradios… Quoique ils sont concentrés dans le quartier, je veux dire à la limite c'est aussi bien qu'ils soient dans un quartier que plutôt qu'ils soient étalés à droite à gauche. *(restaurateur, 39 ans, 11 ans d'ancienneté)*

Ce public « extérieur » est parfois décrit en des termes nettement moins mesurés : ce sont « les petits branleurs », « les petits nique-ta-mère de banlieue », « les roubaisiens primaires », voire des expressions crûment raciste, qui les désignent alors. Autant ces publics sont « extérieurs », autant la Place des Reignaux finit par représenter une enclave dans le quartier, un endroit à part. Ce restaurateur l'indique clairement : il habite à deux rues de là, a exercé sur cette place, et traduit la distance qui l'éloigne de cette place, ce public et ces activités, en termes spatiaux : « c'est trop loin ». D'autres interlocuteurs adoptent un autre comportement, à l'instar de ce cafetier : des relations d'amitié et de voisinage l'amènent à fréquenter régulièrement la Place des Reignaux, et au cours de

l'entretien, il explique cette fréquentation assidue comme une stratégie de visibilité dans lequel l'argument de l'appartenance au quartier joue comme une protection prévenant des troubles des « extérieurs ».

> Moi j'estime que dans un quartier chaud plus on se montre, plus les gens savent que vous faites partie du quartier. Même si vous ne connaissez pas les gens, les gens vous connaissent. Et si il y en a un qu'ils doivent emmerder ce sera certainement pas celui qui est du quartier. Pourquoi ? Parce que comme c'est leur terrain de chasse, ils savent très bien que tôt ou tard, tôt ou tard, vous les retrouverez. *(cafetier, 37 ans, 1 an d'ancienneté)*

Dans ces discours, la distance sociale justifie la dramatisation ; elle est traduite en termes spatiaux et identitaires, sous la double figure du lieu à part « on n'y est pas, nous », « ce n'est pas nous », et de l'opposition du « quartier » au « terrain de chasse », du milieu de vie au lieu de loisirs ou de passage. Ces traits sont une constante, exprimée parfois avec violence. De la stigmatisation des publics, le discours passe aux restaurants et aux restaurateurs. Exerçant le même type d'activité, étant semblablement désignés comme « turcs » ou « maghrébins », ceux-ci sont supposés relever d'un même ensemble, voire d'une organisation commune. L'implantation de ce type de restaurants est relativement récente, et au cours des dernières années s'est accélérée, une enseigne ouvrant après l'autre. Ils sont le plus souvent, dans le discours des commerçants rencontrés, traités comme un ensemble homogène, voire exogène. Mesurée, cette restauratrice explique par les conditions de leur pratique pourquoi ces restaurants-là marquent une rupture :

> Et puis, je sais pas, c'était pas la même chose. C'était, c'était plus convivial, ça faut reconnaître, maintenant c'est chacun chez soi, et puis les heures qu'ils font hein, avant on fermait pas à des heures impossibles comme on fait maintenant, enfin pas nous. Mais je veux dire… jusqu'à deux heures. Enfin maintenant il y a une législation, jusque minuit je crois. Le samedi jusqu'à deux heures mais c'est complètement différent. Et puis, les kebabs c'est pas fidélisé, les clients viennent ils repartent et puis après il y en a des autres, il y en a un petit peu mais c'est très … la clientèle ne vient pas tous les jours, de toute façon ce serait pas possible c'est toujours la même chose. Donc ça bouge plus. Alors qu'avant (vous aviez) toujours les mêmes clients, qui venaient toujours au même endroit, on les voyait on disait bonjour, on les connaissait alors qu'ils n'avaient jamais mis les pieds ici (dans notre propre restaurant). C'était complètement différent. Maintenant c'est… Ça bouge, ça bouge beaucoup. Et puis c'est beaucoup de jeunes, par rapport à avant. C'est différent. Faut s'adapter (rire). *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

La rutpure évoquée concerne plusieurs aspects : au changement de clientèle (les jeunes de sortie, qui vont et viennent, les travailleurs du midi ou les clients réguliers, habitués et reconnaissables) s'ajoutent les changements liés aux conditions de travail. Ce sont les rythmes qui changent, des rythmes que l'on n'arrive plus à suivre : « ça bouge, ça bouge beaucoup ». La clientèle est mobile, les enseignes aussi, comme le dit cette autre commerçante : « ça bouge trop », les commerces s'installent, s'agrandissent, voire disparaissent, sans que des relations aient été établies avec ces nouveaux venus.

6.2.3 Pas tout à fait le centre

Les points noirs évoqués dessinent en filigrane les caractères de ce qui, pour les commerçants rencontrés, fait encore « quartier ». Une certaine proximité, plus sociale que spatiale, une certaine stabilité, un ancrage dans le quartier, contribuent à la naissance de relations de bon voisinage, qui peuvent être très légères : les visages, connus, sont salués, « on se dit bonjour », on se connaît sans forcément se fréquenter.

> C'est un petit quartier, Lille-Gare, tout le monde se connaît. Vous allez dans le centre ville, beaucoup de gens ne se connaissent pas. C'est trop grand, trop étendu, tandis que nous, ici, c'est tout petit, tout le monde se connaît. Tout le monde essaie plus ou moins de s'entraider,

> comme on peut, mais… C'est un quartier assez vivant et sympathique. Même pas qu'entre commerçants, même des gens qui habitent le quartier. En face, il y a des dames âgées, tout le monde se dit bonjour, ou un signe de tête. On ne se fréquente pas obligatoirement, mais tout le monde se connaît. Il y a un petit signe de tête, et puis c'est tout, quelquefois, les petites anecdotes du quartier, mais tout le monde se connaît. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Cette reconnaissance mutuelle n'est pas nécessairement liée au fait d'habiter sur place ou d'y être commerçant : les employés qui travaillent dans le quartier, croisés jour après jour à l'heure du déjeuner, suscitent cette même familiarité distante. Les termes sont forts : le site est un lieu de travail, mais au-delà, habitude et régularité en font un milieu de vie d'une qualité particulière, où les relations pour être distantes ne sont pas indifférenciées.

> Ben nous on vit ici… Alors très curieux. On est, on vit dans le quartier, et au niveau de notre façon de… Le midi on déjeune toujours dans l'un des, l'une des brasseries ou des restaurants du coin, on ne va pratiquement jamais sur la Grand'Place, alors que sur la Grand'Place on a je veux dire une infinité de choses au niveau restauration, et on reste toujours très quartier. Et je le constate très fort avec… on voit toujours les mêmes personnes dans les restos où on va le midi. Donc les gens restent, les gens au moins qui travaillent ici, restent très, très concentrés sur un petit espace au niveau de leurs habitudes de consommation, j'entends pour la restauration le midi. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le cercle des familiers peut être étendu, et produire des rapprochements qui paraîtraient saugrenus, n'était ce commun attachement au quartier : le quartier, c'est ce qui fait lien, comme le décrit ce cafetier :

> Ben le quartier ce qui est bien c'est le côté populaire du quartier. Alors populaire c'est quoi, c'est… Ben tout à l'heure on en parlait, les filles, les prostituées qui viennent boire leur café, parce que c'est pas des, celles qui viennent, tournent soit au café, soit au diabolo menthe. Donc c'est pas des, c'est la vieille école quoi en fait. Ce que j'aime bien aussi c'est les avocats qui s'installent à côté parce que comme le café n'est pas grand, ben le midi il y a une prostituée qui vient manger un casse-croûte, il n'y a plus de place dans l'établissement il y a un avocat du quartier qui rentre, il va s'installer à côté d'elle. Pourquoi parce qu'ils font tous les deux partie du quartier depuis aussi longtemps. *(cafetier, 37 ans, 1 an d'ancienneté)*

Dans ce domaine des relations de proximité, il y a deux figures-clefs : le facteur, et les îlotiers. Les commerçants rencontrés reviennent souvent sur ces derniers, dont la présence a même été réclamée par une association de commerçants, au moment où, de façon concomittante, les services de police remettaient en marche ce dispositif. Ainsi, depuis le printemps 1998, la présence d'îlotiers s'est accrue dans le quartier, participant d'une « sécurisation » d'ensemble du secteur des gares, mais sous une modalité spécifique. Pour les commerçants rencontrés, d'ailleurs, cette présence est notée dans sa particularité. Les propos distinguent « la police municipale », surtout chargée du stationnement automobile, de la police nationale, et, surtout, des îlotiers. Ces derniers, à la différence « des flics », c'est-à-dire de « la police du central », sont salués pour leur présence assidue, plus que régulière, pour leur sens du contact, pour leur connaissance du quartier, pour leur capacité à faire face aux situations ordinaires qui troublent la vie paisible du quartier. Une vraie police « de proximité », en somme.

> Les îlotiers, c'est nouveau depuis deux-trois ans. Dans le temps, on avait les flics qui passaient, mais les flics connaissaient le quartier sans le connaître. Ils ne connaissaient pas qui était qui. Tandis que maintenant, c'est des îlotiers. Ils sont quatre, cinq ou six, toujours les mêmes, donc ils connaissent tout le monde. Ils savent quand il y a quelqu'un qui n'est pas du quartier, et qui fait des trucs, ils savent très bien que ce gars n'est pas du quartier, et qui est en train de faire un truc louche. Tout de suite, ils l'interpellent, ou font voir qu'ils sont là, donc le gars ne revient pas, ou s'il revient, après, ils l'interpellent, ils demandent une vérification de

> papiers. Ces gens là ont nettoyé, bien qu'il n'arrêtent que très, très peu. Disons que ça a permis de nettoyer un peu le quartier. *(restaurateur, 54 ans, 17 ans d'ancienneté*)

Aux dires de ce restaurateur, l'efficacité des îlotiers en matière de « sécurisation » du quartier tient moins à leurs interventions effectives qu'à leur présence. Ce qu'il décrit, c'est une stabilisation du quartier et de ses activités « louches » qui passe par une manière de sédentarisation des publics : l'action semble porter avant tout sur les « gars » qui combinent ces deux caractères de n'être pas du quartier et de « faire un truc louche ». On peut supposer que c'est une forme d'endiguement des « problèmes » du quartier due à une action policière que les commerçants décrivent d'abord sous les traits du « quartier » et de la « proximité » avant de la référer à l'ordre policier.

Mais si ce quartier n'est « pas tout à fait » au centre, ce n'est pas seulement que s'y trouvent encore les caractères d'une vie sociale de proximité selon un modèle qui semble en voie de disparition, et, en tous les cas, impropre aux centres-villes. C'est aussi, comme on l'a vu, que les flux ne « pénètrent » pas dans le quartier, en faisant un isolat « d'axes périphériques dans l'hyper-centre », comme le dit ce commerçant. Un cas exemplaire de cette position à l'écart du quartier de gare est donné par une société qui possède deux agences dans le même secteur : l'une, rue Faidherbe, est alimentée à 90 % par « le passage » ; l'autre, dans une rue plus reculée mais distante de moins de deux cent mètres, travaille avec des clients « ciblés », une clientèle spécifique et connue, la clientèle fournie par « le passage » dans la rue ne représentant qu'à peine 10 % de la clientèle totale.

Enfin, pour les commerçants rencontrés, si le quartier n'est pas au centre, ou pas tout à fait, la preuve en réside dans le peu d'intérêt que semble porter la municipalité à ce quartier, alors que des investissements conséquents sont engagés à deux pas de là, à Euralille en particulier. Le regard glisse sur les maisons murées, évoque dans un même élan la saleté des rues et la présence de publics « indésirables » que la présence policère a commencé de « nettoyer », selon l'expression de ce restaurateur. L'incompréhension domine face à l'action des pouvoirs publics, de la municipalité principalement. On voit, dans l'extrait suivant, combien ces différentes dimensions (état du cadre bâti, populations stigmatisées) se mêlent dans une même récrimination. La conversation porte sur la présence de toxicomanes et de *dealers*, et sur la répression policière qui s'ensuivit, qui n'a pas « réglé le problème », mais en le déplaçant a permis au quartier de retrouver une certaine tranquilité.

> Mais ceci dit ça n'a que déplacé le problème, parce que maintenant ils sont ailleurs. Ça ne l'a pas résolu hein, pas du tout. Pas du tout. Mais déjà que le quartier est pas terrible, si en plus il y avait ça, c'était, alors on n'a plus de clients. C'est un truc que je comprends pas parce qu'ils aménagent le quartier, ils vont faire des bureaux d'avocat, il y a Euralille, pourquoi ils font pas notre quartier ? Mais pourquoi ? Depuis tant d'années ils auraient pu refaire les trottoirs, ils auraient pu tout améliorer, ils font absolument rien, notre rue les intéresse pas, je sais même pas si ils savent qu'elle existe d'ailleurs ! *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

6.3 Identité de quartier et stratégies d'acteurs

Les caractères qui viennent définir le quartier sont désormais connu : il est situé entre des pôles attractifs qui définissent l'hyper-centre, il est dépourvu de flux constants, s'y déroule une vie sociale de proximité. Il est au centre, mais « pas tout à fait » ; une association de commerçants prend pour objet de l'y intégrer.

6.3.1 « Tirer son épingle du jeu »

L'exercice est délicat : il s'agit de promouvoir une stratégie de développement du quartier qui lui permette de tirer bénéfice de sa position centrale, sans pour autant le dissoudre dans un centre-ville indifférencié. L'arrivée d'Euralille est saisie comme une opportunité de redessiner les contours du centre-ville.

En termes stratégiques, il convient de tirer parti de cet « environnement très fort » faits de « pôles d'attractivité » entre lesquels le quartier « est coincé ».

> C'est clair que notre implication là au sein de l'Union Commerciale Quartier des Arts c'est faire en sorte, je veux dire, de faire de ce quartier un quartier qui soit reconnu davantage et qui fasse en sorte de tirer un petit peu son épingle du jeu, par rapport à l'environnement très fort, hein quoi, si vous regardez sur une carte de Lille, on a le Vieux-Lille ici, le centre-ville qui est là, quartier gare, Euralille, on est entouré de tout ça donc qui sont des pôles d'attractivité importants, mais nous on est un petit peu je veux dire coincés au milieu de cela, alors avec l'avantage de dire, c'est vrai, que ça fait un peu quartier cool quoi, en ayant tous les avantages de la, d'un centre-ville, mais en ayant aussi des inconvénients parce que, le gros souci du quartier c'est que c'est un axe, c'est un passage, les gens pour éviter je veux dire d'avoir peut-être la foule, rue Faidherbe ou quoi que ce soit, partent de la Grand'Place et passent par ici pour aller sur Euralille ou… mais ça n'est pas un axe commerçant. Ça c'est le gros souci, et c'est renforcé par le fait qu'il n'y ait pas de linéaire commercial. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Là où le passage est insuffisant, il s'agit de le susciter, en d'autres termes de « générer du trafic », « créer », « récupérer » voire « rétablir » un « flux », et, pour cela, soigner « les pénétrantes » du quartier. Ainsi, l'épine dorsale du quartier des Arts est la rue de Roubaix[37] et, dans son prolongement, la rue Anatole France, c'est-à-dire qu'il relie la Porte de Roubaix à l'Opéra. En concertation avec les services de la ville et une association spécialisée, une piste cyclable est projetée qui devrait permettre, dit ce commerçant engagé dans ces projets, de «rétablir le flux » qui passait autrefois par la rue de Roubaix. L'histoire de la rue serait donc celle d'une succession des modes de transport : après le tramway et l'automobile, le vélo serait désormais le créneau accessible. De fait, dit cette autre commerçante, la rue de Roubaix « passe mieux » désormais : le double sens de cette expression rappelle la vitalité attendue des flux.

Pour autant, ces commerçants tiennent au caractère particulier d'un quartier qui, pour conserver son charme, ne doit pas tomber dans l'indifférencié du centre et de « la masse ». Le Quartier des Arts, situé dans une position intermédiaire, se veut une alternative permettant de passer d'Euralille à la Grand'Place, ou au Vieux-Lille, sans emprunter les tracés que le gros de la foule dessine.

---

[37] Le Quartier des Arts, désignant un regroupement de commerçants, connaît, lui aussi, des limites mouvantes, plus précisément en construction, liées qu'elles sont aux adhésions de boutiquiers. Il comprend la rue de Roubaix et la rue Anatole France, et les quelques rues traversières qui les croisent.

> Et puis on s'oriente vers Euralille je crois maintenant. Pour essayer d'amener les gens d'Euralille, donc une population qui vient quand même de partout (…). Et puis pour essayer d'amener les gens d'Euralille un peu vers ce secteur piéton, vers la Grand'Place, sans passer toujours par la rue Faidherbe. Parce que rue Faidherbe c'est vrai qu'il y a un très très gros trafic mais il y a beaucoup de commerces aussi là. Nous c'est plus calme quand même ici. C'est pour ça que je dis on fait partie du centre-ville mais on est un peu en extérieur et c'est peut-être la raison pour laquelle on reste encore proche l'un de l'autre. Parce qu'on mélange pas la masse (…). Et ça c'est important quoi, c'est plus un côté humain. *(commerçante, 55 ans, 39 ans d'ancienneté)*

L'originalité de cette Union commerciale est d'employer pour se définir le terme de « quartier », comme si celui-ci était paré de vertus que la raison commerciale seule ne suffit à décrire. L'idée, depuis, a fait des émules, à en croire ces commerçants : d'autres associations commerciales se sont labellisées sous le vocable de « quartier ». Personnage collectif, le quartier est, aussi bien, un personnage inventé, empruntant à d'autres récits, d'autres villes, raccomodant des caractères épars dans la création d'une identité.

> …on veut justement jouer ce côté un petit peu qualitatif, artisanat, on met trente six mille guillemets devant et derrière mais faire un petit Saint Germain des Prés, voyez un petit peu, c'est un peu cette ambiance là, on peut y arriver, on peut y arriver mais il faut du temps. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le quartier des Arts aurait ainsi pour spécificité d'être un quartier de petits commerçants aux activités rares, tournées vers l'artisanat d'art (costumiers, antiquaires, encadreurs, mais aussi une galerie d'art et un cabinet de commissaires priseurs sont installés sur place), ou, plus simplement, vers de petites boutiques alimentaires, dont les services en centre-ville sont devenus « durs à trouver ». C'est, comme dans la chanson, la figure du petit cordonnier qui aurait la préférence : un métier désuet, un de ces « métier d'autrefois » qui serait l'emblème du quartier, s'il était encore exercé. Cette construction d'une identité de quartier compose avec sa situation particuilière, un peu en retrait ; ce retrait est converti en avantage, dans une stratégie de démarcation des « grands axes » et des « commerces de chaîne » qui y jouent le rôle de locomotives, s'installent sur les axes de passage et contribuent à les renforcer.

> …des métiers un peu atypiques, cordonnier enfin je ne sais pas moi voyez des choses un petit peu qui sortent des grands axes, des grands commerces de chaîne et qu'on n'aura jamais dans nos rues dans la mesure où, ils sont pas suicidaires, ils vont pas venir s'installer dans des axes où il y a pas beaucoup de passage. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Parmi les commerçants de l'association, certaines personnes sont nées dans le quartier, ou y ont vécu leurs jeunes années, ou ont, d'une manière ou d'une autre, conçu pour le lieu de leur activité un attachement qui rassemble et dépasse en même temps les liens familiaux ou amicaux qu'ils y ont tissé. D'autres personnes ont connu d'autres trajectoires, mais jugent de même qu'il y a « matière à réfléchir » dans la promotion d'une identité de quartier typique faite de commerces de proximité de qualité. Ces trajectoires différenciées se croisent, les souvenirs du quartier populaire d'autrefois se mêlent aux considérations stratégiques de « positionnement » du quartier dans son environnement, et tous convergent vers cette ambition : « Se créer un petit village au cœur de la ville ».

A l'évidence, pareille création ne se fait pas sans distinctions. Distinction, on l'a évoqué, à l'égard de l'hyper-centre et des « masses » indistinctes qui parcourent les rues piétonnes, qui passent à Euralille ou qui se promènent dans les rues du Vieux-Lille ; encore que les publics dont il est question ne soient pas appréhendés sous une catégorie unique, et encore que la distinction citée soit une manière de s'insérer dans un champ, et, partant, de marquer une liaison tout autant qu'un écart. A l'échelle plus rétrécie du site que nous avons défini, les distinctions sont plus frappantes encore, et sont, une fois de plus, traduites en

termes spatiaux. Le Quartier des Arts n'est pas le quartier de la gare ; ce n'est pas non plus le quartier des kebabs et des jeunes adultes "d'origine magrhébine", en d'autres termes ce n'est pas le quartier de la Place des Reignaux.

6.3.2 L'invention du temps

Les référents spatiaux convoqués dans les discours permettent de situer, socialement tout autant que spatialement, les propos, les allégeances et les distinctions. Celles-ci sont tout autant structurées par des référents temporels. Le quartier est une construction progressive, marquée par des évolutions de long terme, mais aussi par des rythmes quotidiens.

A cet égard, un clivage semble structurer le quartier et ses représentations : quartier de jour et quartier de nuit sont deux figures distinctes, les deux actes paraissent se succéder en n'ayant pour seul caractère commun que de partager le même théâtre. Ce commerçant, qui avoue ne pas fréquenter le quartier en soirée, livre les commentaires qui lui sont rapportés :

> …dans la journée, quartier très passe-partout, très vie de quartier, et le soir je veux dire, à 20 h ou à 22 h ça bascule, et on a une vision complètement différente. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le quartier, la nuit, est le territoire des jeunes plus encore que celui des prostituées. Celles-ci, on l'a vu, sont peu nombreuses dans le quartier de gare ; par ailleurs une nette distinction isole leurs "territoires"[38] des territoires des jeunes adultes qui fréquentent les restaurants et les quelques bars et boîtes de nuit qui demeurent dans le quartier. Il y a entre ces deux "zones d'activité" une étanchéïté marquée spatialement, quelques rues formant seuil.

Ce quartier de nuit semble une survivance, ou plutôt une métamorphose, du quartier de bars qu'était le quartier de gare. D'une époque à une autre, la différence tient aux activités et aux publics : les « bars de nuit », « bars montants », ont fermé ; les comptoirs de restauration rapide, une boîte de nuit et quelques bars à musique n'ouvrant qu'en début de soirée se sont ouverts, ciblés essentiellement sur une clientèle de jeunes adultes et de vieux adolescents. La nuit concourt à renforcer les traits étrangers de ces « points noirs », de ces zones obscures, dépeintes sous des traits qui vont du tracas causé par le bruit nocturne aux agressions en passant par le soupçon de trafic. La nuit assombrit encore les recoins : quand « on ne voit rien », « il peut se passer tout ce qu'on veut », explique ce cafetier.

Le temps produit d'autres effets : celui de structurer dans le long terme la mémoire du quartier, contribuant ainsi à le faire exister. Ainsi, certains commerçants décrivent la période récente en confiant le trouble inspiré par cet entre-deux : entre le quartier vivant d'autrefois et le quartier-village à venir, c'est un quartier « crapoteux » qui est décrit, mais plus encore, un quartier « endormi », « en sommeil », « en attente ». Cette mémoire-là ne vaut pas vraiment d'être entretenue… « Crapoteux », délabré et populaire, le quartier fait l'objet de réhabilitations. Les travaux d'Euralille et les aménagements urbains que la mairie a commencé à engager dans le quartier sont salués par les commerçants riverains : c'est le début d'une nouvelle ère pour le quartier, une ère marquée par les progrès de la modernité : « ça se nettoie tout seul ».

---

[38] Cf S.Pryen, *Stigmate et métier, op. cit.*

… voilà, on élargit un peu, on casse des murs, on casse des maisons qui sont tristes, voyez on… je dirais quelquepart on a nettoyé la ville. (…)

Et donc là (…) le fait que le quartier ne soit plus crapoteux à votre avis ça s'explique comment…

Ah… l'amélioration de certaines zones d'urbanisme, de l'éclairage, d'entretiens de parcs, de jardins, de suppression de parkings bon ben ça se nettoie tout seul quoi en fait.

Et pour ça vous citiez tout à l'heure le rôle de l'arrivée de Pierre Mauroy au poste de premier ministre, donc cette époque-là un peu, et est-ce que les travaux d'Euralille ont changé quelquechose par rapport à ça ou… ou bien est-ce que c'est un tout ?

Oui c'est un tout. C'est un tout parce qu'en fait ça a, ça a amené beaucoup de modernisme dans le quartier donc, et ça a nettoyé oui, pour pas mal de choses quoi en fait, les sens de circulation, les zones urbaines ont été mieux tracées, mieux délimitées, (…) c'est devenu beaucoup plus clair en fait, (…), les espaces verts se sont, comment dirais-je, transformés et ont été remaniés bon ça devient des grands espaces de gazon maintenant plutôt que tous ces sous-bois qu'il y avait à l'époque, qui étaient à risque je dirais même, à beaucoup de points de vue. *(commerçant, 52 ans, 23 ans d'ancienneté)*

Et c'est bien dans un axe temporel que cherche à se définir le Quartier des Arts, entre Euralille et Vieux-Lille, morceaux de ville qui font, l'un de la modernité avenante, l'autre du prestige historique, leur fonds de commerce. S'orientant vers « les métiers d'autrefois », flairant que « les gens de toute façon reveulent de la tradition », le Quartier des Arts se tourne vers le passé sans en référer trop à l'Histoire.

Une stratégie de patrimonialisation est mise en œuvre, témoignant d'un vif intérêt pour l'histoire locale voire micro-locale tout autant que d'une volonté de faire apparaître ce qui constitue une des valeurs du quartier, en d'autres termes son « âme », ce qui veut dire ici son « cachet ». En partenariat avec des associations locales, l'Union commerciale travaille à la construction du patrimoine que recèle le Quartier des Arts. Aux bâtiments classés ou à l'inventaire des Monuments Historiques s'ajoutent d'autres édifices ; près d'une quinzaine de bâtiments sont ainsi recensés, datant pour les plus anciens du XVI^{ème} et XVII^{ème} siècle. Comme dans le Vieux-Lille près de vingt ans plus tôt, une valeur patrimoniale est conférée à des bâtisses auparavant ignorées, logées dans un quartier populaire dont le caractère historique ne suscitait nul attrait. Cette dynamique urbaine a quelque chose d'ironique : ce sont les habitants pauvres qui, en entretenant les maisons, permettent aux anciens « taudis » de gagner, quelques décennies plus tard, le « cachet » qui en fait la valeur.

Le parallèle avec le quartier du Vieux-Lille est d'ailleurs récurrent ; il est vrai que dans l'histoire lilloise, les mutations spectaculaires du centre historique depuis les années 1970 ne peuvent passer inaperçues. D'analogie en analogie, les représentations liées aux lieux semblent flottantes ; pour un peu les caractères actuels du quartier, entendons ce côté sombre et délaissé, se lisent comme aurtant de déplacements des représentations autrefois attachées au Vieux-Lille, populaire et « mal-famé » :

Ça représente exactement la même rue qu'à l'époque quand c'était le Vieux-Lille non aménagé. Quand ils n'avaient rien refait. A l'époque on disait "on va pas dans le Vieux-Lille, c'est un coupe-gorge". Eh bien ici, c'est à peu près ça. Le soir quand il fait… en hiver plus facilement qu'en été, mais l'hiver personne ne veut venir dans le quartier, personne. A part les habitués, c'est sûr que… autrement personne ne veut venir dans notre rue. Jamais. *(restauratrice, 54 ans, 35 ans d'ancienneté)*

Et, de la même manière, côté Quartier des Arts, la "réussite" actuelle de la vieille ville, attractive et touristique, bordée de commerces de luxe, est un gage d'espoir, bien que

les stratégies soient différenciées et qu'au luxe on annonce préfèrer « la proximité », le côté « village ». Au centre, il y a un avenir pour la périphérie :

> …Mais ça peut être des quartiers périphériques, comme l'était peut-être il y a une quinzaine, une vingtaine d'années le Vieux-Lille, et qui au fur et à mesure s'est développé. *(commerçant, 37 ans, 4 ans d'ancienneté)*

Le temps est donc un ingrédient central dans la construction du quartier et de ses représentations. Rythmes diurnes et nocturnes, mais aussi mémoire des lieux et de leurs habitants, participent de l'élaboration de ce personnage collectif dont les caractères sont changeants. Ce qui fait quartier, en ce sens, c'est d'abord la mémoire et la proximité, plus sociale que spatiale, l'espace urbain étant organisé, limité, défini en fonction des voisinages que les acteurs se reconnaissent ou dont ils préfèrent se distinguer. En un mot, l'espace social est territorialisé, les représentations sont organisées dans un continu travail de repérages proprement urbains. Ce milieu de vie, une fois défini, a ses propriétés presque écologiques, ses occasions de la familiarité, et se distingue en cela d'autres formes de la vie citadine que l'anthropologie urbaine a caractérisée dans le langage de la métropole et par la figure de l'étranger[39]. Pour autant, cette image du "village dans la ville", pour être dôtée d'efficace, n'en demeure pas moins une construction, une image de référence, voire une stratégie de présentation commerciale de ce personnage aux auteurs multiples. L'attachement ou l'intérêt porté au quartier par les commerçants rencontrés ne masque pas le fait que les aires de référence de leur pratique professionnelle débordent ce seul périmètre.

A l'ombre de la gare, le quartier prend les traits de la zone chaude, les types de déviance se succédent et, face aux déviances contemporaines, les déviances d'autrefois prennent un tour folklorique évoqué avec le sourire. Cette constitution du quartier de gare en « lieu maudit » s'alimente d'autres institutions, d'autres évènements, d'autres proximités : quartier de gare, le quartier est voué au «chantier permanent »[40], dont les travaux d'Euralille sont l'exemple le plus marquant. Cette instabilité peut occasionner une certaine anxiété, quand l'avenir du quartier est difficile à cerner, et se profile dans une sphère extérieure, hors de portée. Par ailleurs, le temps du chantier lui-même n'est pas sans zones d'ombres, sans danger ; à Lille, tout se passe comme si, pour quelques années, le temps du chantier succédant au temps de la caserne le remplaçait en produisant les mêmes effets. Les militaires disparaissent à la fin des années 1980, remplacés par les chercheurs du CNRS au début des années 1990. Les contours de la "zone chaude" se sont déplacés.

La gare revient au centre, et le quartier n'y semble pas encore intégré. Le centre se développe et s'intensifie, le nouveau quartier d'Euralille participant de ce mouvement selon des modalités ambivalentes. D'un côté, il «désenclave » la gare, paraissant isoler plus encore le quartier. Le quartier de gare est-il à l'ombre de la gare, ou à l'ombre d'Euralille ? De l'autre, les passerelles et les continuités entre Euralille et le quartier sont nombreuses. Continuité des publics jeunes, masculins, de milieu populaire, et dits "d'origine maghrébine", stigmatisés à Euralille le jour et dans le quartier de gare la nuit. Passerelles

---

[39] Ainsi, dans la tradition de l'Ecole de Chicago, Ulf Hannerz a dévoilé l'aptitude toute citadine au "flair", la capacité de dénicher les ressources de l'inconnu. Sur ce concept de serendipity ("le don de faire par hasard des découvertes heureuses"), voir Ulf Hannerz, *Explorer la Ville* (1980), trad. fr. Paris, Minuit, 1983

[40] Selon le titre d'une séance du *Séminaire Gare et Quartier de gares*, "La gare, chantier permanent", séance du 8 octobre 1999, Paris, Ministère de l'Equipement.

entre les acteurs ou convergence des stratégies, le Quartier des Arts cherchant à profiter de la recomposition du centre-ville qu'impulse Euralille dont le discours se réoriente vers la dissolution dans la ville.

III. L'OBSERVATION DES PRATIQUES D'ESPACE

Les pages qui suivent sont le résultat d'un travail d'observation effectué principalement au cours de l'été 1999, enrichi de façon plus épisodique au cours des mois d'hiver qui ont suivi. Plusieurs séances ont été collectives (parmi lesquelles une séance en soirée a mobilisé toute l'équipe), pour l'essentiel, l'observation s'est déroulée en solitaire, par séances de trois heures en moyenne (les durées oscillant entre une et sept heures de présence), tous les deux ou trois jours. La plus grande partie du travail d'observation s'est déroulé sur un rythme diurne, complété par des séances nocturnes.

Ce travail de terrain avait pour objet de repérer les lieux à partir des usages qui s'y imprimaient. Dans une démarche inductive, et à partir d'une grille d'observation minimale, il s'agissait pour nous de prendre acte de la complexité du site et d'en approcher les dynamiques en partant de l'idée que le tissu urbain, davantage qu'un objet défini en préalable, est patiemment façonné par les pratiques qui s'y déploient –qu'en tout cas celles-ci le dessinent à leur manière. On tentait alors d'approcher le site par la question : "quels territoires pour quels usages ?". Dans la lignée de Michel de Certeau qui, s'intéressant aux "figures cheminatoires", remarquait de la marche qu'elle "pratique l'ellipse de lieux conjonctifs"[1], Alain Tarrius et Alain Battegay dans une étude centrée sur la Gare du Nord mettaient l'accent sur une "géographie des usages" faisant apparaître des continuités sociales là où une approche indifférente aux pratiques des passants n'aurait relevé que discontinuité spatiale [2]. A l'inverse, à un même lieu géographique peuvent correspondre des registres sociaux différenciés, la question étant alors celle de cerner les rapports qu'ils entretiennent entre eux : amalgame ou superposition, "mixage" ou "métissage" des pistes dessinées par les passants [3] ? Notre ambition, ainsi, était de remonter vers les lieux en partant de ce qui les constitue, de qui les institue comme lieux de ressources, de repérer les parcours et les arrêts pour saisir les directions et le sens des passages.

Inspirée de ces travaux, l'enquête présentée ici s'en éloigne par les méthodes mises en œuvre : le travail d'approche des lieux n'a jamais pris pour appui le suivi de personnes à leur insu, méthode employée par Sophie Dubuisson, Antoine Hennion et Vololona Rabeharisoa [4] comme par A. Tarrius et A. Battegay, les uns pour étudier les modalités du séjour en gare, les autres pour repérer une géographie des usages. La focale est à la fois plus large (relevé des flux et des points de fixation en lieu et place de suivis de trajets) et plus réduite, combinant à ces observations de l'extérieur des conversations menées sur le

---

[1] M. de Certeau (1980), *L'invention du quotidien. t.1 : Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. Folios essais, 1990

[2] A.Tarrius, A.Battegay, *La Gare du nord et ses environnements urbains : explorations d'anthropologie urbaine*, Lyon, ARIESE, 1995

[3] I. Joseph, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1998

[4] S. Dubuisson, A. Hennion, V. Rabeharisoa, "Passages et arrêts en gare : flotter, border son temps, se réengager", in I.Joseph (dir), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1999

mode informel avec divers types d'informateurs et informatrices. Une trentaine d'informateurs et d'informatrices ont ainsi été sollicités, le plus souvent pour un seul entretien, seules quelques personnes ayant fait l'objet d'un suivi plus approfondi, permettant en particulier d'observer " de l'intérieur " certaines pratiques de groupe.

Tantôt "incognita" tantôt "à découvert", l'observation a toujours été réalisée sans appareillage d'aucune sorte, donnant lieu à des comptes rendus écrits de mémoire dans les heures ou les jours suivant le recueil des données. Ce choix méthodologique se justifiait à nos yeux par le type de lieux observés et de populations rencontrées. L'ambition consistait aussi à adopter les poses et postures des passantes, à se fondre dans le paysage, le souci demeurant de chercher à saisir l'intelligence des lieux si ce n'est de l'intérieur, à partir des ajustements ordinaires, ce qui supposait d'objectiver tant que possible les compétences de citadine de l'observatrice prise dans le flot des passantes.

Il n'en reste pas moins que l'observation de ces "espèces d'espace"[5] a de sérieux points d'achoppements. Prenons le cas du registre de présence adopté : schématiquement on peut opposer au régime d'attention flottante, en l'absence de toute "situation d'alarme"[6], un régime d'attention soutenue. Les acteurs passent d'un régime de présence à un autre en fonction des situations, mais, en l'absence de conversation ou d'un cours d'action engageant plusieurs personnes, ce qui est le cas de l'observatrice solitaire, le mode de présence au monde des passants semble bien celui de ce flottement, de cette flânerie, de ce regard courtoisement vague. Il faut alors savoir biaiser et doser entre ces modes de participation, faire passer l'une pour l'autre, tenter de masquer sous des dehors de passante civilement indifférente (Goffman) l'observatrice obstinément attentive.

L'objet de l'attention n'est d'ailleurs pas sans poser problème : comme dans tout travail d'enquête, quel que soit le mode de production de données, la question de savoir ce qui a accès au statut d'information est épineuse. Les éléments recueillis sont-ils des informations ? Et sur quoi, ou qui, informent-ils : sur la situation observée ou sur la personne de l'observateur, de l'observatrice ?

Une autre difficulté réside, non plus dans le mode de présence affiché, non plus dans les postures, mais dans le choix des postes d'observation. Elle renseigne, par contre-coup, sur la dynamique des lieux et leurs règles d'accessibilité. L'observation n'a privilégié ni la forme mobile ni la forme stationnaire, combinant à des stations prolongées en un endroit des rondes régulièrement entreprises sur l'ensemble du site, dans le souci de varier les trajets et leurs combinaisons.

Pourtant, il est des heures, et des lieux, ou la station prolongée est, si ce n'est impossible, trop impensable dans l'usage commun pour qu'une observatrice soucieuse de maintenir des apparences anodines de passante *lambda* se permette trop de transgressions. Sans porte d'entrée personnalisée, sans informateur ou informatrice jouant le rôle de sésame, il est difficile, par exemple, de trouver un point d'arrêt dans la rue dans un quartier d'activité prostitutionnelle, ou quand la rue est un territoire masculin, ou à la sortie d'un bar de nuit, ou de manière générale sur le lieu d'une activité spécifique qui ne corresponde pas aux attributs sociaux interprétables de l'extérieur de l'observatrice. La plupart des repérages sont ainsi le fruit de passages répétés, au besoin d'arrêts mis en scène à la mode des usages courants et ainsi non susceptibles de se voir opposés une fin de non-recevoir (s'inclure dans

[5] Selon la formule de Georges Perec, *Espèces d'espace*, Paris, Galilée, 1974

[6] Cf E.Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne. t2 Les relations en public*, Paris, éditions de Minuit, 1973

la queue d'un comptoir à frites, trouver une place à la terrasse d'un café, trouver refuge dans une cabine téléphonique pour prendre quelques notes à la volée, etc).

Et presqu'insensiblement, les parcours ramènent à la gare, l'instituant en point de passage obligé, à la croisée des cheminements, carrefour de mondes et poste d'observation privilégié du foisonnement urbain. Toutefois dans les lieux de transport le stationnement (qui peut être en butte aux règles de circulation inscrites dans les règlements les régissant) est de même soumis aux codages des passant*e*s. Le choix d'un emplacement relève d'une connaissance des lieux et peut être lu comme un marqueur social.

La présence répétée et prolongée à la gare a eu pour conséquence de filtrer les publics rencontrés. La majorité des contacts établis le sont en effet avec une catégorie d'usagers que par convenance on nomme usagers du lieu, soulignant ainsi la particularité de leur présence moins motivée par l'offre de transport que par une batterie de ressources plus diverses. Cette catégorie n'est pourtant pas entièrement satisfaisante, introduisant une dichotomie plutôt qu'une combinaison entre usage du lieu et usage des transports, et distinguant de façon trop tranchée les populations par des usages qui pourraient tout aussi bien se lire dans une conjonction de séquences.

Reste à expliquer ce mécanisme de sélection partiellement contrôlé, partiellement involontaire, des populations rencontrées. Cette focalisation accrue sur les "sédentaires" de la gare est le résultat de facteurs combinés : certains ont trait au profil social de l'enquêtrice, distant de l'univers masculin de la rue, à l'exercice de déniaisement social que ne peut manquer d'être un travail d'enquête, et qui rejoint parfois sans suffisamment de discernement une demande sociale toujours plus avide de savoirs sur "ce qui fait tâche" dans le paysage que d'interroger les usages ordinaires jugés non problématiques.

Dans le même ordre d'idée, d'autres facteurs ont trait à la dynamique de l'enquête : rencontrer des informateurs a quelque chose de rassurant dans un contexte ouvert et difficilement saisissable de situations anodines dont l'intérêt est toujours questionné. Ces rencontres assoient le sentiment d'une certaine familiarité avec les lieux, et procurent à bon compte l'impression qu'enfin le travail "avance" et que les choses prennent un tour plus rapide : d'une part parce que le rythme s'accélère, de l'autre parce que le terrain accessible se trouve élargi (outre les informations directement recueillies au cours des entretiens, certains informateurs ont pu jouer le rôle de "sésame" et fournir une entrée vers des lieux réservés ou des situations qui autrement seraient demeurées inaperçues ou illisibles, permettant ainsi d'autres rencontres à moindre frais de présentation). Rencontres qui sont autant de points d'ancrage dans ce contexte mouvant, manège insensiblement répétitif et pourtant changeant, où les repères restent sans que l'on puisse à coup sûr savoir à quoi s'attendre (ainsi programmer des séances thématiques a relevé souvent de la gageure…) ; retournement de situation, le deuxième temps fut toutefois celui de la surprise devant la "volatilité" de ces sédentaires (difficulté à retrouver des personnes avec qui le contact semblait établi, rendez-vous manqués, etc…).

Comme un effet pervers de cet élargissement du champ d'investigation accessible, la rencontre d'usagers du lieu, par contre-coup, a pu contribuer au délitement d'autres aspects ou d'autres relations d'enquête. Outre une exigence même minimale d'assiduité, certains rapprochements ont entraîné l'éloignement d'autres catégories d'acteurs (chauffeurs de taxi, agents de sécurité, …) au contact de ces usagers du lieu et soucieux de garder la distance avec ces populations. Le cas le plus flagrant étant celui d'un "agent de sécurité et de prévention" qui a adopté un comportement distant après avoir découvert que je m'entretenais avec ceux qu'il met dehors –ou contient dedans– par obligation

professionnelle. Même sans renoncer au statut même d'enquêtrice, à la position d'extériorité trop manifeste d'ailleurs pour nécessiter d'être revendiquée, il n'en demeure pas moins délicat de prétendre se placer au-dessus des enjeux et tensions qui lient les populations observées. Ainsi dans un tel espace de visibilité, l'observatrice se sait observée.

Toutefois taxer cet intérêt de dévoiement serait abusif et laisserait dans l'ombre d'autres facteurs directement liés aux caractéristiques de cette population. Parce qu'ils en sont les premiers habitants, les usagers du lieu en sont apparus comme les premiers informateurs potentiels. Par ailleurs, cette population s'est avérée la première population accessible ; les tentatives de rencontre d'usagers des transports se sont avérées moins aisées. C'est surtout qu'à l'inverse, les contacts établis l'ont été avec une étonnante facilité, ne demandant au premier chef qu'une connaissance des lieux et un savoir de la position, ce qu'on pourrait taxer d'opportunisme méthodologique : en m'arrêtant à tel endroit, selon telle position, en étant seule, je savais que je m'exposais à des contacts, représentant une ressource (jusqu'à la désagréable impression parfois de travailler de mon corps).

L'attention portée aux publics dont l'usage des lieux est socialement stigmatisé peut donc se lire comme un effet d'hameçon partiellement incontrôlé de la demande sociale sur l'observation. Pour autant, une fois cet effet mis à jour[7], ces publics peuvent être saisis comme des fils conducteurs, et permettre une approche des lieux. C'est ce parti que nous avons emprunté, en centrant l'analyse sur deux lieux qui sont deux "gros morceaux" de ce morceau de ville en recomposition, la Gare Lille-Flandres, d'une part, le centre commercial Euralille, de l'autre, et sur deux populations qui y sont particulièrement remarquées, respectivement des "usagers du lieu", principalement des hommes, en situation de grande pauvreté, et de jeunes garçons habitant les quartiers périphériques de la métropole. Ce sont donc majoritairement des hommes que l'on rencontre au fil de ces pages, non que les femmes soient les grandes absentes de ces espaces publics, mais elles sont moins nombreuses à figurer parmi ces populations dont la présence est jugée problématique. Dans le souci de respecter l'anonymat des personnes, ce sont par des prénoms fictifs qu'elles sont désignées.

Populations-phares, elles soulèvent deux axes de recherche. D'une part, leur présence étant stigmatisée et objet de discours, s'y intéresser c'est approcher ce qu'on pourrait appeler un imaginaire des lieux qui renseigne lui aussi sur l'inscription urbaine, constamment négociée, de ces lieux centraux. De l'autre, suivre le fil des pratiques d'espace de ces populations qui sont constituées comme telles, avant tout, par des discours de l'extérieur, c'est approcher la dynamique des lieux et leurs règles d'acessibilité.

[7] Daniel Bizeul, "Faire avec les déconvenues. Une enquête en milieu nomade", *Sociétés Contemporaines*, n°33-34, 1999

7. La gare, lieu maudit : lieu mal-famé, espace déclassé

Le premier registre mobilisable pour traiter d'une gare et de sa zone d'influence touche à l'instable, au sordide, au dangereux, au délinquant ; cet imaginaire est, plus que diffus, transversal. Mobilisé abondamment par les littératures de toutes sortes, ce registre de discours traverse les sens communs. On a vu qu'il représentait un des invariants de l'imaginaire de la gare, dessinant dans la ville une "région morale" [1] faite de dangerosité, de déficit de moralité publique concentré autour de la gare et de son quartier, et des populations qu'on peut —ou risque— d'y rencontrer. On se propose ici de l'examiner, en deux temps : comprendre d'abord pourquoi la gare est si souvent dépeinte comme un lieu peu attrayant, et en examiner la conséquence : plus qu'un haut lieu des pratiques réprouvées, la gare est un espace de déclassement. Derrière la zone chaude décrite, apparaissent les pratiques déviantes les plus fragilisées –nous en prendrons ici deux exemples, ceux de l'activité de *deal* et de l'activité prostitutionnelle.

7.1 Déprécier, se distinguer

Les conditions d'accès au terrain figurent parmi les premiers indices à témoigner de cet imaginaire de dangerosité. Les premières remarques recueillies relèvent du registre de la prévention : proches ou informateurs s'empressant de mettre en garde l'observatrice contre les dangers supposés de la gare et de son quartier, à grands renforts de froncements de sourcils et de regards qui en disent long… Préventions *évidemment* redoublées par le fait que l'observatrice est fille et se "promène" en solitaire, de jour comme de nuit.

La plupart des conversations plus ou moins orientées, des entretiens informels menés démarraient sur ce registre : on énumérait pour moi la gamme des dangers que recèle le lieu, avec de légères variations selon les interlocuteurs. Voulais-je savoir de quelles pratiques ce lieu était le théâtre ? Eh bien, j'allais être servie : on me parlait, pêle-mêle, de vols, de bagarres, de *deal,* de viols, de prostitution…

> Aïmane (50 ans, passe ses après-midi à la gare, utilise les services de l'ABEJ) s'il a toujours été "accueillant" avec moi (d'autant plus facilement peut-être que je lui avais été présentée), était peu loquace ; les seules paroles qu'il m'ait adressées spontantément appartiennent à ce registre de mise en garde. Lorsqu'un dimanche de la fin août je lui annonçai (au marché de Wazemmes) mon retour prochain à la gare, sa réaction fut "Fais attention à toi" ; et lorsque je l'ai prévenu, mi-octobre, de ce que je m'éloignais pour quelques temps de la gare : "T'as raison".

Certes ces réactions témoignent avant tout des conditions d'accès au terrrain et de la difficulté à poser (faire valider et entretenir) le statut d'observatrice ; mais on peut aussi y lire en creux une appréciation du lieu et de ses occupants. Pour indicatifs qu'ils soient sur les pratiques qui ont cours en ces lieux réputés dangereux, ces propos sont à replacer dans leur contexte de production. Tenus par des habitués des lieux, ils informent tout autant

[1] Robert E. Park (1925), "La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain", in Y.Grafmeyer, I.Joseph (1984), *L'école de Chicago, Naissance de l'écologie urbaine,* Paris, Aubier, 1990.

(sinon plus) sur les personnes qui les tiennent que sur les pratiques effectives. Les réponses obtenues avaient deux orientations : le sensationnel et le déni de présence.

On peut y lire les effets de ce que Patrick Bruneteaux et Corinne Lanzarini nomment "l'onirisme social", qui pousse les personnes en situation d'extrême pauvreté à enjoliver les situations dans lesquelles elles sont impliquées pour en tirer avantage, dans une présentation valorisée de leur biographie. « L'onirisme social est ainsi à la fois une donnée du milieu que l'on a pu observer en situation naturelle, et un effet de l'entretien face à un agent du monde ordinaire par rapport auquel il faut dissimuler les déchéances, les illégalismes, les hontes, ou, inversement, en profiter pour "se faire mousser" ou "se la jouer". »[2]

Si l'on déborde ici du cadre dans lequel C. Lanzarini a forgé ce concept, la dynamique, pourtant, est identique, et l'on peut en souligner deux aspects ; il convient auparavant de préciser les conditions de ces conversations. La plupart du temps, mes interlocuteurs savaient à qui ils s'adressaient (non seulement mon identité sociale n'était pas absolument opaque mais encore je me présentais assez vite, usant d'une formule qui s'est stabilisée à l'usage sans que j'aie au préalable pris la peine de la fonder tactiquement, de la justifier stratégiquement). Je m'annonçais étudiante, « m'intéressant à ce qui se passe » à la gare et dans les alentours (c'était la formule de base, adaptée et explicitée en fonction des partenaires de conversation). Cette présentation, assez vague parce qu'elle se voulait ouverte, associée à la compréhension malaisée de mon statut d'enquêtrice, induisait peut-être des réponses versées dans le sensationnel. Je m'annonçais étudiante, on me prenait régulièrement pour « une flic », une travailleuse sociale ou une journaliste ; trois confusions qui n'ont rien d'original, trois professions auxquelles on réserve un type de discours, un type de réalité. Les discours recueillis étaient, au moins dans le premier temps, servis à une observatrice saisie comme « agent du monde ordinaire » : on me proposait donc dans une version dramatisée un discours social dominant associant gare à dangerosité.

On peut enfin parler d'"onirisme social" en remarquant que ce versant négatif (la gare est le siège de pratiques peu recommandables -il s'agit effectivement de classifications morales) est d'autant plus sombre qu'il est couplé au versant ensoleillé, celui des jours heureux et des projets d'avenir, fussent-ils teintés d'irréalisme. Si "la zone" elle-même reprend à son propre compte l'opprobre généralisé jeté sur la gare et ses pratiques, ce n'est pas n'importe quelle fraction de cette zone, ou pour le dire autrement, au sein des usagers et usagères du lieu c'est par ceux ou celles qui cherchent à s'en démarquer que le lieu est le plus ardemment décrié.

Se faire mousser. S'introduire en connaisseur de lieux auxquels on prête une activité délinquante peut être un moyen de valorisation de soi (retournement / détournement plutôt de stigmate, utilisation à des fins de promotion personnelle de l'image négative associée à un ensemble de pratiques). Cette présentation de soi est au moins partiellement dirigée vers l'observatrice ; ce peut être un moyen de se rendre intéressant, de conquérir sa place pourrait-on dire en forçant le trait, auprès de l'observatrice qui fait figure de ressource rare (jeune fille de classe plus aisée, souvent seule, disponible, à l'écoute). En dévoilant des pratiques restées dans l'ombre (à l'ombre de la moralité publique) à une apprentie-sociologue, l'informateur se fait guide, l'informatrice initiatrice ; posture tout à fait légitime au demeurant (répondre aux demandes d'informations de

[2] P. Bruneteaux, C. Lanzarini, "Les entretiens informels", *Sociétés Contemporaines* n°30, 1999, p160-161

l'enquêtrice, soit, mais pourquoi ne pas en tirer avantage ?).

> Kader, 40 ans, au chômage depuis quelques mois (était vigile dans une grande surface, rêve de redevenir mécanicien auto et de "monter une affaire" avec un cousin, dans la région lilloise).
>
> Et puis, "si je veux", il peut m'emmener dans des coins de *deal*, où c'est risqué, mais si je reste avec lui (et très près si possible) ça ira. D'ailleurs, on le connaît, je ne parviendrai pas à avoir beaucoup d'explications mais il laisse entendre qu'il a procédé à des mises au point, physiques, pour échapper à des embrouilles. Je prends cela comme une façon pour lui de se mettre à son avantage, dans une relation de drague larvée, il ne se prive d'ailleurs pas pour me reluquer (…). C'est aussi à cette occasion-là qu'il bombe le torse, évoque sa pratique sportive, met en valeur son corps de différentes manières. *(après-midi de semaine, juillet 1999, Place de la gare)*
>
> Roger, 45 ans, se dit en congé de son poste de mécanicien au service après-vente d'une grande surface.
>
> Après le passage de Gérald (avec qui effectivement on avait discuté des « plans dope » à la gare, Roger ne lance pas ce thème spontanément mais c'est l'habillage qui m'intéresse, la façon de le manier pour se présenter à son avantage), Roger me sert un couplet connu "si tu veux je t'emmène… on ira voir mon copain Alex, (c'est dangereux) mais comme tu seras avec moi pas de problème, tu diras rien, on dira juste que tu es ma fiancée…" *(après-midi de semaine, juillet 1999, Place de la gare)*

La posture d'écoute ouverte que j'essayais d'adopter devait permettre à l'informateur ou à l'informatrice de laisser libre cours à ses pensées ; elle lui proposait, ne serait-ce qu'en façade, de prendre la direction de la conversation. Cette maîtrise de l'interaction a pu être saisie par certaines personnes pour guider mon attention vers d'autres lieux, d'autres pratiques, plus sensationnelles (trafics de drogues diverses, prostitution de très jeunes filles), tactique qui permet de se constituer en guide plutôt qu'en objet de la curiosité de l'observatrice, d'éviter de parler de son propre usage du lieu.

Déni de présence. "Avouer" une fréquentation assidue de lieux dont on vient de dépeindre les activités peu recommandables n'est pas une stratégie de présentation valorisante de soi ; sans surprise, qui se montrait disert sur les pratiques pendables du lieu se montrait discret sur sa propre présence.

> Loubna, 34 ans, rencontrée une première fois en soirée dans une rue un peu à l'écart de la gare, me touche quelques mots, que je retranscris le jour de notre seconde entrevue, Place de la gare. C'est moi qui introduit le thème "gare", il est immédiatement suivi de *"Ah non nous on traîne pas vers la gare"*. Quand, insistante, je dis que je m'y intéresse et que je suis souvent "vers la gare", Loubna enchaîne : *"Où vers la gare ? Devant le MacDo, devant la fontaine ? Vers l'ABEJ ? Fais gaffe là-bas ils proposent tout, pour vingt balles ils peuvent te carrotter"*, portrait du site en coupe-gorge. (…) Maintenant à la gare il y a des gens qui font la manche, qui n'ont plus de fierté, dit-elle. Elle préfère traîner à Rihour (près de la Grand Place), dit-elle mercredi, et si elle n'a pas de clopes eh bien tant pis, elle rentre chez elle. Samedi elle justifie sa présence en expliquant : *"Tant que j'ai pas mon paquet de dix clopes je reste là"*, un peu comme si elle s'avouait bien obligée d'être là, tout en marquant la distinction. (…) *"Moi je préfère fumer tranquille chez moi"*, dit-elle un joint à la main… *(samedi après-midi, juillet 1999, Place de la gare).*
>
> Gérald (25 ans, vient de sortir de la maison d'arrêt de Loos). Il nous quitte en me lançant : *"Je reviendrai juste pour toi !"* (et on rigole…) après les dénégations d'usage *("Je viens pas souvent ici…")*. *(après-midi de semaine, juillet 1999, Place de la gare*)

Toutefois le déni de présence est à prendre au sérieux, moins comme une omission ou une tromperie à l'usage de l'enquêtrice que comme une volonté marquée de s'éloigner de ces lieux décriés.

> Paolo, 40 ans, rencontré dans le hall de la gare Lille Flandres, m'entraîne pour discuter dans un petit square assez éloigné (situé près de la Mairie de Lille, il est fréquenté par des jeunes enfants et leurs accompagnatrices ; après notre séparation, Paolo y retrouvera d'autres hommes d'une cinquantaine d'années, venus, comme lui il y a quelques années, d'Italie, pour travailler). Sans surprise, il me parle de tous les dangers de la gare, sa volonté expresse de s'en éloigner, il passait juste chercher son courrier, parce que, "je suis sans abri", et puis dire bonjour aux copains en passant (c'est moi qui propose la formulation, il confirme). *(après-midi de semaine, août 1999)*

> Lydéric, 23 ans, que je rencontre "mancheur" à la gare, a déposé des CV dans les restaurants et cafés : *"il faut d'abord aller au plus loin, au plus loin de la gare"*, "au plus difficile ?", je demande, il confirme. (Il a trouvé un poste dans un kebab de la Place des Reignaux, une seconde offre dans une brasserie Place de la gare : malgré ses efforts, il lui est difficile de s'éloigner). "Encore un jour de …", encore un jour dans la gare et l'appartement, le salaire qui tombe à la fin du mois. *(après-midi de semaine, août 1999, Gare Lille Flandres)*

S'arrêter plus longuement sur l'expérience amoureuse de Nour permet d'insister sur cette volonté d'éloignement, de détachement vis-à-vis du lieu. "Etre avec une fille" est un indice, sinon un gage, de normalité retrouvée, dans un milieu d'hommes dont le célibat est associé à la marginalité. Nour ne peut "s'en sortir" en sortant avec une fille qui serait, elle aussi, associée à la gare —c'est-à-dire à ses sédentaires. Le lieu apparaît ainsi comme un maillon du "système", « système de vie »[3] dans lequel Nour, qui a consommé et vendu de l'héroïne, ne veut pas "retomber". On peut prendre trois exemples de cette tentative de sortie par la conjugalité ; ils se succèdent dans le temps.

> Après sa sortie de prison il a été hébergé, à Roubaix, par sa cousine qui est devenue son amie. Elle a trois enfants, dont une fillette de 7 ans qui est dans un internat pas loin de la gare, "on va la chercher le vendredi soir et le dimanche vers seize heures on la ramène, on va faire un tour dans Lille et on la ramène, après on va manger au resto ou se balader". Ce ne sont pas ses enfants mais "c'est comme si j'étais leur père". Quand ils étaient ensemble et qu'ils passaient à la gare, il saluait ses copains de loin mais personne ne lui parlait (ils comprenaient), Nour et son amie passaient sans s'arrêter, il ne "voulait pas qu'elle tombe dans le système".

> Peu avant notre rencontre, Nour avait fait la connaissance d'une jeune fille venue de Nice, "une fille bien", "sérieuse", "qui ne prend rien", ne supporte pas qu'il "prenne" quoi que ce soit, devant elle il pouvait fumer des cigarettes mais pas boire, pas même une bière. S'ils se retrouvaient à la gare, c'était pour en partir aussitôt, faire un tour en ville, à Euralille, ou s'allonger Parc Matisse. Cette fille ne voulait le voir qu'en tête-à-tête, "C'est normal, dit Nour, au début c'est seulement à deux, c'est plus tard, quand t'es marié, ou comme si tu étais marié, t'invites des gens à manger, des gens bien, tout ça". Il y a eu un rendez-vous manqué ; Nour déjà ne croit plus à cette relation et sa première explication en est : "Elle m'a vu (traîner avec des types, des copains à la gare)", avant de supposer que quelqu'un ait "cafté", ait dit à la jeune fille qu'il avait pris des cachets et bu de l'alcool.

Cette reconquête d'une position sociale "normale" par l'association à "une fille bien" suppose que Nour lui-même ne soit pas associé à la gare, à ceux qui y traînent, qui d'ailleurs comprennent bien cette stratégie et se font discrets, ne s'imposent pas auprès de Nour quand il est accompagné d'une amie. Selon la position sociale de l'amie en question, la barre est placée plus ou moins haut : avec sa cousine, plus au fait de la biographie de Nour, c'est la parole qui est discriminante, la conversation ; avec la jeune Niçoise le simple regard pourrait suffire à déconsidérer le prétendant ("elle m'a vu" traîner à la gare).

> Je le revois fin août, rue Sainte Anne (devant l'ABEJ), dans des circonstances moins favorables à la parole étendue (situation de groupe). A demi-mots, il égrène à mon intention certaines

[3] Voir P. Bouhnik, "Système de vie et trajectoires des consommateurs dhéroïne en milieu urbain défavorisé", *Communications* n°62, 1996

informations sur sa situation actuelle. Dans la réévaluation de sa position, plusieurs ingrédients se mêlent : informations médicales (sortie de dépendance) et conjugales ; sa présence elliptique à la gare fonctionne comme un raccourci, un condensé, qui permet de lui faire dire que ça va mieux. Nour m'informe qu'il est souvent à Tourcoing en ce moment (cf sa nouvelle amie par qui il est accompagné), qu'il "évite" d'être à la gare, mais que ce passage à Tourcoing est temporaire ("je reste pas longtemps avec une fille comme ça"). En deux mots il m'explique qu'il a revu sa cousine, que ça peut coller de nouveau avec elle, qu'elle lui a dit que le type avec qui elle était en ce moment ça n'allait pas (il la bat ?), elle va accoucher d'ici une semaine ou deux, Nour compte bien se présenter entre-temps avec des fleurs…

Lors de cette dernière entrevue, la situation de Nour a changé. Nour m'indique qu'il reprend du poids, façon de dire qu'il a repris un traitement de substitution interrompu deux mois auparavant. L'épisode rappelle combien ce « système de vie » est difficile à quitter, combien ces trajectoires n'ont rien de linéaire ; la fréquentation de certains lieux signe et rappelle les étapes de cette carrière. Nour est de nouveau "avec une fille", mais ne saurait se satisfaire de cette relation qui ne peut être signe de promotion : cette jeune femme fréquente elle aussi la rue Sainte Anne. La cousine, l'ancienne amie, déclassée à l'époque de la jeune niçoise, redevient une compagne souhaitable, plus compatible avec les désirs de "normalité" sociale de Nour, qui passent par la promotion matrimoniale.

A travers ses tribulations amoureuses, se trouve introduite l'idée selon laquelle la gare sert à Nour d'indicateur de position, de baromètre de sa situation. Pour réussir à "s'en sortir", difficile de ne pas s'appuyer sur "une fille sérieuse" ; ça va déjà mieux pour Nour quand il est avec la jeune Tourquennoise, mais "une fille comme ça" n'est pas si étrangère au monde social qu'il tente de quitter, de contourner au moins. La gare et les lieux qui y sont associés cristallisent les difficultés de Nour, s'en éloigner, c'est se refaire une santé. Reste que Nour est bel et bien rue Sainte-Anne lorsqu'il me dit qu'il "évite" de traîner à la gare ; pourquoi ce retour ? Nour en profite pour prendre des nouvelles, se tenir au courant, cette dimension est présente. Mais si la gare fonctionne comme repère identitaire (négatif, elle est pour Nour signe de déclassement), alors on peut observer cette présence à ellipses comme un moyen pour Nour de reprendre ses marques (non par identification, mais pour mesurer la distance qui le sépare de ses anciens compagnons d'infortune), d'évaluer sa propre position, de jauger à l'aune de la "déchéance" des autres sa propre promotion (qui est encore fragile, en cours, en attente).

Ce jugement déclassant porté sur la gare et ceux qui y sont associés paraît diffus, tenu aussi bien par les "simples citadins", par les professionnels travaillant sur place que par ceux dont l'usage du lieu n'est pas salué. Diverses personnes exerçant sur place leur activité salariée en témoignent. Pour cette buraliste, l'été est pis que creux, le départ des juillettistes rend plus visibles encore ceux dont la présence à la gare est continue : « Ceux qui restent, c'est pas très intéressant. (…) C'est la zone qui reste. ». Un des « agents de sécurité et de prévention » travaillant à la gare résume son travail en des termes clairs : faire partir « les méchants » que sont « les clochards, les drogués ». Son collègue, embauché depuis trois mois le jour de notre première conversation, se dit plutôt content de cette reconversion professionnelle (il travaillait auparavant dans le bâtiment) ; deux mois plus tard, il marque de la distance vis-à-vis du lieu : « De toute façon, je ne vais pas rester, j'ai un contrat de deux ans, et après, j'arrête, il n'y a rien à apprendre ici. » Ce n'est pas le type de métier qui est en cause, mais le lieu de son exercice : il compte trouver un emploi de vigile dans une grande surface.

Dans les discours recueillis, quelle que soit la situation des interlocuteurs, l'évocation de la gare fonctionne comme un indicateur de position ; elle condense les difficultés, entre à ce titre dans la définition des situations. Au final, donc, ce qu'on retient de la gare, c'est moins le danger qu'elle est supposée receler que le déclassement qu'elle

manifeste. On peut s'en convaincre en s'intéressant à deux types de pratiques réprouvées : la revente de substances psychotropes et la prostitution ; on pourra observer que de chacun de ces "marchés", ce sont les franges les plus déclassées qui ont la gare comme épicentre.

7.2. Les pratiques déviantes les plus fragilisées

7.2.1 *Deal*

Si l'association de la gare au trafic de drogues dures est fondée historiquement (le quartier de gare s'est avéré un nœud de la revente d'héroïne lors de son introduction dans la métropole lilloise au milieu des années 1980), elle semble perdurer en dépit même de la décrue des pratiques (imputable à une action policière importante guidée par une logique d'ordre public dont on peut penser qu'elle visait à vider le centre-ville des pratiques délinquantes)[4]. La zone de la gare se défait difficilement de sa réputation de lieu de *deal*, alors même que divers informateurs s'accordent pour distinguer la période actuelle, plus calme, des années précédentes.

L'action policière visant à « nettoyer » le quartier de ce type de pratiques est soulignée. Un restaurant rapide de la Place des Reignaux, connu comme lieu de trafics (drogues dures) et refuge de clandestins, a été fermé. André (agent de sécurité et de prévention officiant dans la gare Lille-Flandres) souligne les efforts de la police pour sécuriser la gare et ses environs, se réjouissant de ce que «pour le moment, il y en a beaucoup en prison», tout en anticipant avec inquiétude « leur » libération et « leur »retour à la gare…

Un trait frappant réside dans le décalage entre, d'une part, un ensemble de discours et de dispositifs associant la zone de la gare à des pratiques délinquantes liées à l'usage et à la revente de drogues, dites "dures" (comme l'héroïne) ou "douces" (comme le cannabis), et d'autre part, des pratiques effectives bien en-deça de ces craintes. Il ne s'agit pas de nier que la gare et la zone limitrophe aient été et demeurent un nœud de revente voire d'usage de drogues illicites : lorsque cet agent de sécurité indique que « pendant la Braderie on a retrouvé des seringues dans les toilettes (du *MacDo* installé dans une aile du bâtiment voyageurs, Gare Lille-Flandres) », il n'y a aucune raison de mettre en doute la véracité de cette information. Mais il faut souligner dans le même temps que ce type de découverte doit être relativement rare, puisque chaque trouvaille fait date (*la* seringue incriminée a été ramassée aux tous premiers jours de septembre, soit près d'un mois et demi avant l'entretien ; on en parle encore).

Dans le même ordre d'idées, la présence Place des Buisses d'une boîte d'échanges de seringues témoigne du poids qu'accordent les pouvoirs publics à la gare sur le plan de la consommation de drogues dures, puisqu'aux dires d'un employé du Point de repère (structure privée d'accueil de jour de "sans domicile fixe" de moins de 25 ans) investi d'une « mission de réduction des risques » liés à la toxicomanie, il n'y aurait dans la ville de Lille que deux containers de ce type, la seconde étant située Porte des Postes (c'est à dire aux franges du quartier de Lille Sud, des plus marqués par les toxicomanies). Dans les attributions de cet employé du Point de repère entre l'approvisionnement en seringues neuves aux consommateurs qui le demandent ; il note

[4] Voir D.Duprez, M.Kokoreff, *Les mondes de la drogue*, Paris, Odile Jacob, 2000

"Quelquefois quand on donne des seringues on les voit passer par derrière pour aller dans le Parc (mais à part ça, ils fréquentent pas beaucoup le Parc Matisse). Faut dire, le Parc Matisse, c'est une bande de gazon posée sur du béton, c'est quoi…" *(juillet 1999)*

En contrepoint, les rondes relativement régulières des policiers dans un lieu qui pourrait bien se prêter à de telles consommations (la partie supérieure de la Porte de Roubaix, disposant de deux chemins d'accès, en balcon sur le parc ce qui permet d'être à la fois relativement bien protégé des regards indiscrets tout en permettant un contrôle visuel des mouvements dans le parc) ne semblent pas payées de découvertes. Petit et très dégagé, le Parc Matisse n'offrirait aux toxicomanes éventuels qu'un espace très limité –pour une consommation qui se doit d'être peu visible ; or même dans ces "Clairières" situées au fond du Parc, en bordure de la gare Lille-Europe, du boulevard périphérique et des rails du nouveau tramway, les indices de consommation n'ont jamais pu être relevés.

Du côté des usagers (usagers du lieu, actuels ou anciens usagers de drogues dites dures), on dessine la ligne du temps en mettant l'accent sur le changement de produits.

Place de la gare, discussion avec Gérald (25 ans, vient de sortir de la maison d'arrêt de Loos, habite Lille-Sud). Il parle *deal* : à la gare, ce sont surtout des cachets, Tranxène, Rohypnol et Subutex aussi, il m'explique le coup des ordonnances, vraies ou fausses, me parle des prix en cours (5F le cachet). « Avant », début 1998 (avant son incarcération ?) « c'était plus chaud, on pouvait trouver de tout. Maintenant c'est surtout des cachets, l'héroïne c'est dans les quartiers, le *teush* c'est dans les quartiers. » *(après-midi de semaine, juillet 1999)*

Toutefois les éléments manquent pour proposer une vision diachronique des enjeux noués autour de la gare sur ce thème des drogues illicites, perspective qui ne saurait se fonder uniquement sur des témoignages éclatés (les ruptures biographiques étant traduites et fondues dans une chronologie plus générale). Et si l'activité de *deal* est peu diversifiée, concentrée essentiellement sur le créneau des « cachets », elle reste polymorphe.

Arrêtons-nous quelque peu sur les manières de faire. La scène qui suit est le seul cas de *deal* localisé sur la Place de la gare qui fut observé ; quoique le doute subsiste sur la nature du produit échangé, il ne concerne apparemment pas des « cachets », en ce sens, il est doublement marginal. On peut relever la discrétion de la scène, les efforts des acteurs pour se fondre dans le paysage anodin de ceux qui prennent un bain de soleil en attendant l'heure du train.

Kader sous-titre un échange qui a lieu sous nos yeux, les protagonistes sont assis sur la fontaine de la Place de la gare.

Kader décode : tandis que circulent des objets, il ajoute des paroles à la scène. « Un petit képa ? » demande-t-il ironiquement tandis que le *dealer* fouille dans sa poche en faisant mine d'attraper son portable, et que le képa passe dans la main du consommateur en même temps que la montre en or du vendeur. Le consommateur pousse le jeu jusqu'à enfiler la montre-bracelet. Si la situation ne m'avait pas été décodée, je ne l'aurais peut-être pas perçue, ou n'y aurait trouvé que de trop faibles indices à mon œil de néophyte, tels les regards lancés alentour par le troisième larron, consommateur sans doute aussi, venu avec un poste à musique. Le *dealer* a les cheveux courts et et gominés, des vêtements sobres qui ont l'air neufs, une montre en or ou presque, un téléphone portable. Sauf durant peut-être une demie heure (vers 15h ma pause notes), et sans préjuger du temps de mon absence (16h30-17h), il restera assis toute l'après-midi au même endroit, face à la gare, sur la fontaine. Il a de temps à autres quelques visites, jamais par plus de deux ou trois, mais je n'ai pas fait assez attention pour un comptage (une dizaine de personnes, dans ces eaux-là, c'est loin d'être continu). Il passe une bonne partie de son temps à le meubler par des conversations téléphoniques, que je suppose feintes, mises en scène d'incognito. *(Place de la Gare, après-midi de semaine, juillet 1999)*

La plupart du temps, la gare ne semble servir que de lieu de rendez-vous, la transaction proprement dite se faisant ailleurs. On se retrouve à la gare, sur un signe de tête

dealer et demandeur se rapprochent l'un de l'autre, c'est là apparemment qu'on conclut le marché, à voix basse on se met d'accord sur les prix et quantités. Puis on s'éloigne de la gare, dans un coin moins exposé, plus propice à l'échange, vraisemblablement le parvis Saint-Maurice, la Place Saint-Hubert, la rue Sainte-Anne… cette phase de l'échange n'ayant jamais été observée, sa cartographie demeure plus qu'indicative et doit être entendue avec prudence ; rien n'indique, d'ailleurs, qu'elle soit pérenne. Parfois la prise de contacts est écourtée, un signe de tête suffit à ce que vendeur et consommateur se dirigent, séparément, vers les lieux d'échange. Le demandeur peut aussi se rendre directement sur les lieux où la marchandise change de mains.

> Place de la gare, avec Loubna. A un moment un jeune type s'approche d'elle. Tous deux parlent "en privé" (c'est moi qui code), Loubna s'écarte de quelques mètres de moi (elle accompagne son geste d'une assignation : "Bouge pas, je reviens"), ils vont à la gare à pas pressés, reviennent cinq à dix minutes plus tard, elle lui glisse "Va voir sur le parvis" avant de me rejoindre. "Il cherchait de la dope ?", je lui demande alors qu'on est assise toutes deux à l'écart, elle rigole "indiscret", "ok" je réponds, même jeu. *(après-midi de semaine, juillet 1999)*

La gare sert principalement de lieu de rencontre, qu'on y cherche un revendeur par voie directe ou via un intermédiaire. Les produits sont délivrés (et consommés) ailleurs, la phase de négociation elle-même ne me semble pas être un réel enjeu, prix et quantités paraissent normalisés. Le témoignage de Karim éclaire ces divers aspects ; il permet en outre de resituer le quartier de gare dans la géographie métropolitaine : si l'on peut dire que c'est un point de la revente de substances psychotropes illicite, il faut insister sur deux remarques complémentaires, qui nuancent considérablement cette affirmation. D'abord, si le marché est polymorphe, il est pour l'essentiel consacré au Subutex et aux "cachets", qui, aux dires des usagers, procureraient une défonce à bas prix : « c'est pas cher », et ce sont des médicaments, qui sont consommés presque faute de mieux (il ne semble pas y avoir autour des cachets une mythologie du plaisir comparable à celui que procurent d'autres substances). Ensuite, si le lieu est un point de rendez-vous, il semble qu'il soit surtout un repère par défaut, avant que d'autres «plans » soient (re)trouvés. On peut y voir deux explications : le lieu est, d'une part, soumis à une surveillance policière importante, et, de l'autre, le terrain d'une grande instabilité (on le verra, les vendeurs ne semblent pas "faire territoire" à la gare comme « dans les quartiers » ; ce type de « plans » de rue ne permet pas un contrôle réel sur la marchandise échangée, qui peut être coupée d'autres produits).

> Karim a une vingtaine d'années, il est sorti de prison la veille de notre rencontre. Il récite les dernières étapes de son parcours sur un ton linéaire, sans intonation, par habitude. "J'ai été pris avec 700 grammes de *shit*, 50 grammes de coke, une voiture volée, et puis j'avais une arme. A la barre ils ont demandé quatorze mois, j'ai pris un an et j'en ai fait dix mois." Une semaine avant sa sortie, son amie a avalé toute une boîte de cachets ; elle est à l'hôpital, "pour les dépressions nerveuses et tout ça", "C'est con, manquait plus qu'une semaine, encore une semaine et j'étais dehors". Depuis sa sortie de prison, Karim est hébergé dans un foyer, à Tourcoing. Il dit consommer du Subutex et des cachets, de la cocaïne aussi, plus épisodiquement ; seuls les deux premiers types de produits sont recherchés à la gare.
>
> En m'accostant, il me pose deux questions successives. "T'es française ?", puis, vérification faite que je ne suis pas une touriste anglaise ou hollandaise, "tu sais pas où je peux trouver du Sub' ?". Pour chercher du Sub', il se rend à la gare. "On en trouve tous les jours, c'est pas cher, pour vingt francs j'ai mon Sub', mais le dimanche c'est mort, si c'est le dimanche, bon, trente francs, parce qu'il n'y a personne, hein. Je prends du Sub', des cachets aussi, du Tranxène, des cachets, des barbituriques moi j'appelle ça. Le Sub' et les cachets, c'est pas pareil, le Sub' c'est pas de la came." L'argument sert aux vendeurs comme aux consommateurs ; en cas de contrôle de police, avoir sur soi du Subutex, déclaré comme médicament, ne peut donner suite à une verbalisation.

> Les procédés de l'échange semblent routiniers. "Je vais dans le hall, je demande à un type." Les questions successives sur les lieux de l'échange proprement dits le laissent indifférents ("dans le hall", "ou n'importe, je lui dis : *Rendez-vous dans telle rue*, et voilà"), de même que les questions sur la menace que constitue la surveillance policière ("Oh, moi, je les connais, la BAC, les OPJ, …"). De façon plus générale, pourquoi la gare est-elle un lieu de *deal* ? "Parce qu'il y a de la clientèle, les gens qui viennent en train". Et c'est d'ailleurs une bonne façon de se faire arnaquer, précise Karim à propos de vente de cannabis : "une fois dans le train tu te rends compte que c'est du réglisse". Anecdote racontée ? Simple supposition ? On remarque en tout cas la méfiance de cet usager à l'égard des revendeurs de la gare ; seul le créneau du "Sub" et des "cachets" semble stabilisé, et encore, Karim ce jour-là repartira bredouille. En me quittant, il me lance cette remarque qui désormais m'est devenue rituelle : "Fais attention à toi…". *(Parc Matisse,dimanche après-midi, novembre 1999)*

Que le marché des psychotropes se réduise presque exclusivement aux "cachets" témoigne de la qualité du site, moins "zone chaude" que zone de déclassement. Certes on trouve des drogues à la gare. Mais les moins chères. Et sans doute aussi celles dont la revente est des moins rémunératrices. En matière de cachets, les prix n'ont pas l'air d'être soumis à fluctuation : 5 F l'unité, quel que soit le type de médicament échangé. Sans prétendre dresser un profil-type du revendeur de cachets, l'extrait qui suit peut cependant éclairer les conditions de cette activité.

> Gare Lille Flandres, hall central. Discussion avec Cédric, 25 ans, sans domicile.
>
> Passe un homme, grand, blanc, sac-à-dos, gros œil au beurre noir, défoncé (à quoi ?), qui demande « Subutex » à Cédric qui le fait répéter, l'homme a de grandes difficultés d'élocution (liées à son état), il articule avec efforts : « T'as du Subutex ? Subutex ? ». Cédric répond avec emportement (j'ai pas de ça, moi), envoie promener le demandeur (geste de pivot du poignet). Je ne sais plus comment, j'en arrive à dire à Cédric que je en cherche pas à le fliquer (je traduis), qu'il m'a dit qu'il ne vendait pas alors pourquoi mettre en doute sa parole, et là il intervient, me reprend et me corrige (comment ça je vends pas ? Si, je vends des cachets). Il m'expliquera qu'il n'a pas satisfait le dernier demandeur parce qu'il ne veut pas, "pas devant toi". Là où ça marche le mieux, c'est Calais, Saint-Omer, Hazebrouck, je lui fais confirmer qu'il s'y rend en train, je n'arrive pas à avoir une idée de la fréquence de ces déplacements. *(après-midi de semaine, août 1999)*

Au moment de l'entretien, cela faisait près d'un mois que j'avais rencontré Cédric, nous avions eu le temps de faire connaissance suffisamment amplement pour qu'il me reconnaisse et m'accueille sans méfiance après mes deux semaines d'absence. On l'a vu, j'ignorais son activité de *deal*, et on peut même sans sur-interpréter, inférer de cette ignorance la faible stabilité de l'activité. C'est par prévenance à mon égard (ou plutôt dans sa nouvelle stratégie de présentation) qu'il explique avoir dédaigné cette possibillité de vente. Peut-être la raison était autre (l'état du demandeur difficilement compatible avec un souci de discrétion même minimale, des stocks défaillants,…), en tout cas force est de constater que cette activité n'est pas impérieuse au point d'être systématique : le revendeur peut négliger des opportunités d'écouler sa marchandise. Enfin, les autres lieux de vente que cite Cédric ne sont pas les lieux les plus "porteurs" auxquels on songerait pour un marché de ce type : gros bourgs et petites villes dont les activités industrielles sont en déclin… On est loin des faubourgs des grandes métropoles, des "carrefours de la drogue" habituellement dénoncés. Intérimaire en quelque sorte, faite de petits créneaux, de petits profits, comme une juxtaposition de petites niches, l'activité de revendeur de Cédric semble bien modeste.

Dans un autre créneau, d'autres revendeurs occasionnels ont été rencontrés ; il s'agissait alors de jeunes en situation difficile sur le marché scolaire ou sur celui de l'emploi, pour qui la vente de *shit* constitue une des rares ressources financières accessibles. Pour autant, la gare et le quartier de gare ne sont pas les lieux centraux de cette

activité. Cette jeune fille, alors âgée de 17 ans, ne sait plus à force de calculs quelle orientation scolaire choisir, ses goûts l'inclinant à une voie longue qui accentuerait encore son "retard", tandis que les orientations professionnalisées que l'institution scolaire lui propose ne l'intéressent pas. Vendeuse de *shmeuh*, elle fournit avant tout les amis du lycée, mais pratique aussi la revente dans des lieux publics : devant telle université, plus rarement dans certaines rues du centre-ville, entre Vieux-Lille et rues piétonnes ; la gare, systématiquement, est évitée. La parcours de ce jeune garçon diffère légèrement : âgé de moins de 25 ans, diplômé d'un BTS en informatique, il ne trouve pas de travail et demeure sans ressources, hébergé par ses parents à Lille-Sud. Avant de « partir en Amérique », ce qui le fait sourire mais demeure illusoire, la vente de résine de cannabis se révèle sa seule source de revenus. Encore est-elle modeste.

> Ce dimanche-là, il regarde ses copains du quartier jouer au foot sur la pelouse du Parc Matisse ; autour de ce spectacle commun, on échange quelques mots, et dans une incidente, il me demande si je cherche du *shit*. Il m'explique venir de temps en temps le dimanche après-midi, il accompagne ses potes et, lui-même n'étant pas joueur, essaie d'en profiter pour vendre un peu. Je comprends que la vente n'est pas si fréquente, le Parc étant plutôt désert sauf les joueurs amateurs. A part ça, c'est surtout dans le réseau d'amis ou d'amis d'amis que les ventes se font ; mais c'est un petit vendeur, et la concurrence est rude, tissée qu'elle est dans les liens amicaux ou de proximité. Dans son récit, l'activité est présentée comme une chose relativement banale, peu stable, et comme un complément de revenus au petit bonheur la chance, auquel il se résout par réalisme conjoncturel plus que par fatalisme. Du foot ou de la vente, difficile de savoir quel est le motif le plus important du déplacement dominical. *(Parc Matisse, dimanche après-midi, novembre 2000)*

On mesure ainsi combien la gare, loin d'être un point central du trafic de drogues diverses à l'échelle de la métropole, n'accueille que les franges les plus vulnérables de ce marché. On vendrait à la gare faute de ne pouvoir vendre ailleurs, « dans les quartiers » comme disait Gérald, où sans doute la concurrence est plus rude, les "parts de marché" plus ardemment défendues.

La gare est une zone de vulnérabilité pour les revendeurs éventuels, soumise qu'elle est à la surveillance policière : les rondes de police sont fréquentes bien qu'irrégulières, plusieurs corps de vigilance sont rassemblés sur le site (vastes locaux de la Police Nationale en sous-sol, bureau de la Police de l'Air et des Frontières dans le bâtiment-voyageurs, ilôtiers, présence quasi-continue de militaires légitimée par le Plan Vigipirate, stationnement régulier de cars de CRS, auxquels s'ajoutent des employés non-assermentés de sociétés privées). A cette surveillance à découvert s'ajoute la menace d'être surpris par des mouchards invisibles : les caméras. André, vigile, en recense trois à l'intérieur de la gare, contrôlant le hall, la plateforme d'accès aux trains, et la salle d'attente. Il n'imagine pas un dispositif de ce type au-dehors de la gare, cela lui semble impossible ; or loin de renseigner sur la présence ou non de caméras policières braquées sur ce lieu public, cet aveu rappelle que son territoire professionnel s'arrête aux portes du bâtiment-voyageurs. Pour Kader, usager du lieu, la présence de caméras surplombant la Place de la gare ne fait aucun doute. Ce qui explique peut-être pourquoi la gare et ses abords immédiats servent plus volontiers de lieu de rendez-vous pour des transactions qui s'opèrent ailleurs, à l'écart si ce n'est à l'abri.

7.2.2 Prostitution

La zone proche de la gare est connue à l'échelle de la métropole lilloise, et même de la région Nord-Picardie, pour avoir presque l'exclusive de la prostitution féminine de rue. La concentration est manifeste : « …la prostitution de rue lilloise est particulièrement circonscrite à des territoires très spécifiques. La boucle qui parcourt l'essentiel des trottoirs

de la prostitution lilloise forme au total environ cinq kilomètres »[5], reliant par la Place aux Bleuets la Place de la gare à l'Avenue du Peuple Belge, ou pour le dire en termes d'édifices, reliant la Gare au Palais de Justice en passant par le Rectorat et le siège de l'Armée de Terre. S'il s'agit bien d'une même "unité territoriale", elle est composite ; les divers trottoirs n'accueillent pas tout à fait les mêmes prostitutions.

On peut observer cette répartition du territoire selon un axe vertical, et différencier l'activité prostitutionnelle selon qu'elle est abritée à la gare (1), dans les quelques rues qui la bordent immédiatement (2), ou au-delà du Boulevard Carnot (3), entre la Place aux Bleuets et la rue de Courtrai (c'est-à-dire en négligeant absolument ce qui se passe Avenue du Peuple Belge[6]). Cette progression pourtant n'est pas linéaire ; elle distribue en quelque sorte la précarité de l'activité des personnes prostituées, sans permettre une lecture graduelle.

On peut d'abord s'intéresser au profil des femmes qui se prostituent dans ces différentes zones, et s'en référer à l'enquête de Stéphanie Pryen[7]. La zone intermédiaire (2) regroupe les femmes les plus âgées (l'âge médian y était de 47 ans et demi), les plus anciennes aussi dans la prostitution (la durée moyenne était de quinze ans dans le quartier de la gare, de 7 ans dans celui de la Place aux Bleuets, passait à trois ans et demi dans le quartier de l'Avenue du Peuple Belge). Plus jeunes, les personnes prostituées sont aussi plus facilement toxicomanes à mesure que l'on s'approche du Vieux-Lille (c'était le cas de plus de la moitié des femmes des quartiers de la Place aux Bleuets et de l'Avenue du Peuple Belge), sont plus fréquemment originaires des quartiers déclassés de la métropole, ont plus souvent connu une incarcération, disposent plus rarement de leur propre logement. On peut noter que l'activité prostitutionelle est plus diurne autour de la Place des Reignaux que vers la Place aux Bleuets (démarrant plus souvent vers 15h que vers 18h, s'arrêtant au milieu de la nuit plutôt qu'au petit matin, pour les bornes extrêmes ; dans les deux cas, l'horaire est centré sur le début de soirée), qu'elle y est moins soumise à agressions physiques.

On peut surtout relever les modes différenciés d'intégration urbaine de ces différents types de prostitution. Certes moins importante numériquement, la prostitution dans la zone bordant la gare ne fait pas rupture dans le paysage économique et symbolique. De longue date située dans cette zone[8], la prostitution s'y conjugue à la concentration des sex-shops de la métropole (la seule exception à cette concentration est une enseigne située rue Esquermoise, à quelques centaines de mètres de là). Certaines personnes y exercent leur activité dans leur propre appartement, alors qu'ailleurs la passe se déroule plus souvent à l'hôtel, dans la voiture du « client » ou dans un lieu public (parking, …). On peut

---

[5]S. Pryen, *Stigmate et métier. Une approche sociologique de la prostitution de rue*, Presses Universitaires de Rennes coll Le sens social, 1999, p.81-82

[6] S.Pryen ne fait pas le même découpage : ternaire aussi, il englobe l'Avenue du Peuple Belge, mais délaisse la gare proprement dite, ce qui incidemment témoigne de la marginalité même quantitative de l'activité prostitutionnelle s'y déroulant. On peut considérer que la zone de l'Avenue du Peuple Belge présente les traits grossis de la Place aux Bleuets.

[7] Ce questionnaire a été passé en septembre 1996, auprès de 55 personnes, de 14h à 24h. *(S. Pryen, ibid., pp. 85-86 et 208)*

[8] Sur une plus courte échelle, S. Pryen note l'incidence des travaux liés au programme Euralille : évacuation en 1992 de la prostitution masculine installée depuis le début des années 1980 Porte de Roubaix, et en ce qui concerne la prostitution féminine, fermeture des bas montants et resserrement des rues acesssibles *(S. Pryen, ibid., p82)*

[1] I. Joseph, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1998 (voir en particulier "Les compétences de rassemblement. Une ethnographie des lieux publics")

supposer que les profils des « clients » diffèrent (la proportion d' "habitués" risquant d'être plus élevée à mesure que les personnes prostituées ont une présence plus longue et plus stable sur le territoire, voire un numéro de téléphone), et même en restant prudente sur ce thème, on peut tout simplement noter que la ronde des automobilistes «clients » ou « simples mateurs » encadre le quartier sans y pénétrer aussi fortement. Plus durablement sises dans le quartier, certaines femmes ont pu y tisser des liens de voisinage, parfois ambigus (où s'arrête le voisin et où commence le client ?), comme le suggère l'extrait ci-dessous. Il concerne deux femmes, Rose et Blanche, qui font la pause à la terrasse d'un café proche de l'appartement où elles exercent.

> Je suis avec Nour à la terrasse d'un café. Pendant ce temps-là, Rose, Blanche et Michel boivent un pot à quelques tables de nous. Aujourd'hui c'est Blanche qui boit de la bière, Rose un lait-fraise, même familiarité avec le patron, sauf que celui-ci ne s'attable pas avec elles (à la différence du tenancier du bar situé en face, fermé ce jour-là, autre point de repos de ces dames). Echange de propos délicatements racistes, à voix plus haute que le reste (on vient de s'installer). La météo, le bronzage de Blanche, propos badins qui me parviennent. « Mon petit Michel » est probablement un client de Blanche, il est assis à côté d'elle, et elle seule a cette familiarité un peu forcée avec lui.
>
> Passent des clients de Rose, sur les trois hommes qui passent et que j'identifie comme tels (pas de passage ou presque à part ça) un seul dit bonjour, sans s'arrêter. Dans la cordialité de Rose, je ne peux m'empêcher de noter le professionnalisme. Deux passeront en ignorant avec mépris Rose qui a du mal à encaisser, dont un qui passe deux fois (aller-retour), accompagné de sa fille, une préadolescente en débardeur, aussi muette que lui. Lorsqu'il revient il est face à moi et je peux examiner la moue, grimace méprisante et salace, qu'il compose pour lui-même une fois la table de Rose dépassée, Rose qui le suit du regard, suffoquée. Ces trois hommes (quatre en comptant Michel) ont entre 40 et 60 ans, sont de classe moyenne-supérieure. *(Quartier de gare, après-midi de semaine, août 1999)*

Leur présence continue dans le quartier intègre en quelque sorte ces femmes dans le paysage ; sans surprise, on les croise à telle terrasse, on sait qu'au débouché de telle rue on tombera sur elles : le regard des passants habitués des lieux y est préparé, comme si la régularité de leur présence amoindrissait sa visibilité.

> La sortie des bureaux, quelques employés et cadres des deux sexes passent, habitués à ne pas regarder les deux femmes à la terrasse (une autre dame leur dit bonjour en passant), les quelques personnes qui passent me notent au passage, étonnées de ma présence inhabituelle dans le décor. *(Quartier de gare, après-midi de semaine, juillet 1999)*

Reste qu'on les reconnaît ; si parfois une voisine s'arrête le temps d'un brin de conversation, si cet épisode accrédite l'idée d'une vie de quartier, où l'on se salue, où l'on prend des nouvelles, force est de constater que ce bon voisinage est limité : dans l'extrait qui suit, c'est à Rose que revient la charge d'animer la conversation, d'être affable avec la passante, représentante d'un autre univers social qui s'efforce de marquer sa sympathie, lointaine et constante.

> Une dame d'une quarantaine d'années, classe moyenne-supérieure, passe en compagnie de sa fille, retour du boulot et/ou habitante du quartier. "Choupette" a environ cinq ans, blonde comme une petite fille modèle, elle "va dire bonjour à la dame" (Rose) à qui elle fait un bisou. C'est Rose qui anime la conversation, fait parler la dame ("choupette" a été très sage ce matin au bureau, la météo, ça fait longtemps qu'elles se croisent et se saluent ; "quand je passais avec mon landau", époque qu'évoque l'employée de bureau). La dame va bientôt partir en vacances, "bonnes vacances" souhaite Rose, vouvoiement, respect, mots empesés, la dame demande, polie, "Et vous, vous partez en vacances ?", évidemment non, ne sachant comment se reprendre de sa maladresse elle souhaite "bon mois", Rose dissipe la gêne "nous on part pas mais on souhaite bonnes vacances à ceux qui partent, on est là pour ça". *(Quartier de gare, après-midi de semaine, juillet 1999)*

On peut dire de ces dames qu'elles sont connues, reconnues par les passants comme prostituées ; leur insertion dans le quartier n'efface en rien le stigmate attaché à leur activité.

Ce type d'intégration urbaine est caractéristique des rues bordant la gare. Elle est le fait d'une génération de femmes prostituées, les générations suivantes se retrouvant assignées à des rues toujours plus proches du Vieux-Lille. Sur les trottoirs des rues proches de la Place aux Bleuets, si la répartition des "places", des "coins" attribués aux unes et aux autres semble relativement stabilisée, il est plus délicat de repérer des signes d'habituation des riverains aux femmes qui se prostituent, plus difficile d'y voir une imbrication des activités : la prostitution y paraît davantage apposée qu'associée au quartier.

Le racolage dans la gare même semble le lot de celles qui n'ont pu trouver d'autres emplacements ; se prostituant de façon plus épisodique, elles ne bénéficieraient pas de la solidarité même minimale qu'on peut observer entre les femmes qui exercent dans d'autres zones (dans les rues bordant la gare on peut prendre le couple Rose et Blanche pour modèle, dans les rues menant à la Place aux Bleuets c'est rarement seules, et plutôt par deux ou trois, que des femmes "attendent le client"). Elles n'auraient d'autre choix que la gare, d'autre coin que celui-là. Au cours du travail de terrain, les scènes de prostitution observées à la gare frappent par leur très grande rareté, et leur discrétion.

Dans un lieu où elle n'est pas stabilisée, l'activité prostitutionnelle doit en effet réussir ce mélange de discrétion (pour se protéger des forces de police) et de reconnaissance immédiate (par les clients). C'est ainsi que Loubna, qui elle-même ne se prostitue pas, décrit le racolage :

> Dans la gare, des filles, "classe moyenne, très moyenne" se prostituent, elles traversent le bâtiment en passant devant les hommes maghrébins d'une cinquantaine d'années qui les suivent à l'hôtel, "cinquante balles la passe" dit Loubna, "je les connais ils donneraient pas plus". Tu les connais ? "Non, je parle pas avec eux", dément Loubna avec répugnance. *(Place de la gare,samedi après-midi, juillet 1999)*

On voit qu'il est réduit : les filles traversent le bâtiment, cette traversée permet de les identifier et de les suivre. Au débouché d'une des sorties latérales de la gare, au moins deux enseignes font hôtel de passe, aux dires de la même informatrice ; on peut imaginer des parcours en ligne droite, d'un bout à l'autre de la plateforme d'accès aux trains. Dans ce cas de figure ce sont les femmes prostituées qui se déplacent, les « clients » qui sont stationnaires.

Sans entrer dans le détail des actes sexuels pratiqués, et sans forcément prendre au pied de la lettre les informations fournies par Loubna, on peut remarquer que les tarifs qu'elle énonce sont des plus bas (la "passe" est alors moins chère que la chambre ; c'est l'activité hôtelière qui paraît de loin la plus rémunératrice). Quels sont au juste les prix pratiqués ? L'enquête ne permet pas de répondre à cette question ; mais le simple fait que Loubna les déclare si peu élevés témoigne de la précarité de l'activité. Reléguée dans un lieu plus exposé, la prostitution à la gare doit se contenter d'un public d'hommes peu fortunés, c'est le moins qu'on puisse dire, à la différence du profil des « clients » de Rose et Blanche décrit plus haut. Comme autre indice de cette distinction, une comparaison : tandis que Rose et Blanche discutent entre elles du métier de leurs enfants adultes, c'est de l'incarcération de leurs proches, et des moyens d'y faire face, que discutaient les deux femmes rencontrées à la gare un dimanche après-midi.

Il faut enfin souligner la différence d'appréciation par ces différentes femmes de leur activité. Après le passage de "Choupette" et de sa mère, Rose dresse pour sa compagne le portrait de cette mère exemplaire :

> La conversation reprend après le départ de la dame, Rose la décrit à Blanche : "Elle a élevée sa fille toute seule", elle est bien cette dame, n'empêche : "maintenant ils ont des pensions alimentaires et tout", nous, "on a peut-être fait des choses qu'il fallait pas dans notre vie mais nos gamins on les a élevées toutes seules". Rose parle de son ancien compagnon, qu'elle traite de feignasse, il foutait rien, ça le fatiguait, c'est peut-être pour ça qu'il est mort… *(Quartier de gare, après-midi de semaine, juillet 1999)*

Sophie, quant à elle, s'énerve ce dimanche-là contre celles qui se prostituent au même endroit qu'elle, à qui elle ne veut pas être assimilée :

> Sophie s'insurge contre la concurrence (c'est moi qui code), désigne ces femmes-là (geste vers le hall), ou "celle-là", "elle fait la pute en plus, (se reprenant, très vite, elle enchaîne) ce serait pour ses gosses je dis pas mais elle c'est pour la drogue." *(Gare Lille-Flandres, dimanche après-midi, août 1999)*

Entre «avoir peut-être fait quelquechose qu'il ne fallait pas dans notre vie » et « faire la pute », il y a une distance qui ne s'énonce pas en termes moraux mais en termes d'habitude, d'installation dans l'activité ou, pour le dire autrement, de socialisation professionnelle. Tandis que Rose est "installée" dans cette activité, ou en tout cas laisse sourdre cette image d'elle, Sophie ne pense sa prostitution que comme accidentelle ; chronique, elle n'est pas pour autant convertie en activité régulière.

8. La gare et ses dépendances : des espaces à géométrie variable

Si le registre de la zone chaude ne convient guère à caractériser la gare Lille-Flandres, ce n'est pas seulement lié au fait que les pratiques déviantes qui peuvent y avoir cours (ou y prendre appui) sont marginales et précaires plus qu'ancrées dans le lieu, c'est aussi que l'ambiance qui y règne est feutrée, policée, sans aspérités. La stigmatisation de la présence en gare des franges marginales de la population est un trope, à telle enseigne que le "traînard" est à peu près aussi indispensable au public d'une gare que le train à son équipement. Autrefois vagabond, le "sans domicile fixe" est lié à la gare et suspect d'y laisser son empreinte en faisant d'abord usage du lieu plus que de l'offre de transports.

Sans chercher à nier la particularité de ce type d'usage du lieu, on peut s'intéresser de façon plus large aux modalités de la présence en gare, aux compétences qu'elles engagent, et se demander ainsi en quoi les compétences mises en œuvre par le public ordinaire des voyageurs diffèrent des compétences mises en œuvre par ces publics particuliers. Si la question demeure en filigrane, elle part d'un constat simple : la gare est un espace de visibilité, dont on peut tenter, à la suite de nombreux travaux, de prendre la mesure.

Dans un deuxième temps, en déplaçant l'angle des usages du lieu aux pratiques d'espace, on peut tenter d'en retracer les logiques, et chercher à savoir quelles sont les ressources de la publicité.

8.1 Conditions du séjour et compétences de cadrage

Manifeste, la variété des publics en gare est difficile à saisir et à nommer. Quelles catégories employer pour décrire ces publics ? Quelles sont les conditions du séjour en gare ?

8. 1.1 Particularité du séjour et outils de lecture

> Le hall de la gare de Lille-Flandres est un lieu à la fois banal et singulier de l'ambiance qui règne dans une gare. On peut y observer le flux des voyageurs (réels ou potentiels), allant et venant, rentrant et sortant : ceux qui viennent prendre leur train ou attendre un proche (famille, mari ou femme, petit(e) ami(e), plus ou moins pressés ; ceux qui s'acquittent d'un renseignement ou viennent prendre un billet ; ceux qui utilisent les services disponibles (cabines téléphoniques, photomaton, distribanque). Il y a aussi tous ceux qui sont confrontés à l'attente, tuent le temps ; dans la famille des consommateurs, certains vont du relais H aux sandwicheries, lorgnent sur les magazines ou rattrapent le repas sauté ; dans la famille des décideurs ou des profs, d'autres ou les mêmes passent un coup de fil à une cabine ou sur leur portable, feuillettent leur journal ou magazine, font les cents pas ou piétinent ; dans la famille des contemplatifs, ceux qui goûtent l'ambiance ou la situation de gare dont ils sont acteurs et témoins, par exemple cet enfant d'environ deux ans qui joue avec un ballon rouge sous l'oeil complice de sa grande soeur ou *baby-sitter*. Les uns et les autres ne constituent pas des "groupes", ils flottent d'une situation à l'autre, sortent du cadre et y reviennent, prennent la pose ou pas... Il y a encore des petits groupes qui font de ce lieu un "lieu à palabres", des groupes de discutants qui se font et se défont, mais aussi des quasi-groupes qui tardent à se faire - ce que l'errance de personnes seules pourrait indiquer. Il y a enfin, bien en vue, les rondes de policiers en tenue, des agents SNCF (en veste bleue), et celles plus discrètes, des

> policiers en civil. Le tout se passe dans un ordre qui semble sans faille, et pourtant impalpable : ni écart à la norme ni conduites d'excès dans un bruit de fond homogène. *(Gare Lille-Flandres, juillet 1999)*

Lieu du foisonnement urbain, la gare Lille-Flandres abrite un public d'une grande diversité sociale. Carrefour de mondes sociaux hétéroclites, elle est en cela emblématique d'un espace public : la gare est le lieu par excellence de la forme urbaine, celle de la distance radicale du proche. La gare est le lieu d'une certaine variété sociale, que des enchaînements impromptus rendent parfois saillante.

> A une même cabine téléphonique se succèdent deux entretiens professionnels. Le premier est celui d'une femme d'une trentaine d'années, de milieu modeste, accompagnée d'une amie et de leurs jeunes enfants. Cet arrêt semble une séquence d'une après-midi mêlée de démarches administratives et de promenade en centre-ville ; vu d'où le groupe arrive et par où il repart, la gare semble être un point dans cet itinéraire piéton plus que le débouché naturel d'un moyen de transport collectif. La dame tient à la main une lettre de l'ANPE, discute quelques minutes avec un conseiller, et revient vers son amie en faisant ses comptes à voix haute : s'embaucher pour « trois cents francs de plus » que les revenus des allocations, cela vaut-il la peine ? Après leur départ arrive un jeune homme en complet-veston, il est peut-être cadre, vu l'heure je suppose qu'il descend d'un TGV venu de Paris. L'homme se montre pressé, ce temps est déjà pour lui un temps de travail, le temps de songer à prendre ou vérifier un rendez-vous professionnel important. *(Place des Buisses, août 1999)*

Cet extrait qui illustre à sa manière la variété des publics en gare introduit également la variété des logiques d'usage du lieu. Il rappelle, d'une part, la multiplicité d'échelles à laquelle renvoie l'inscription urbaine d'un "lieu-mouvement" de ce type : la gare n'est pas seulement une plate-forme multi-modale de transports collectifs (trains, bus, métros, taxis), renvoyant à l'agglomération et, au-delà, à la scène nationale, mais s'inscrit dans le cours des cheminements piétons en centre-ville. Ici, le trajet des deux dames contourne la gare, trouve un point d'arrêt sur son flanc. La gare s'offre pour elles comme un équipement urbain dans la continuité de leur itinéraire à l'échelle locale ; pour le second acteur, la gare est un point d'un trajet qui concerne une échelle territoriale plus vaste. Cet extrait indique, d'autre part, que le passage en gare peut relever de logiques distinctes : si, on le verra, le séjour en gare peut sembler une parenthèse dans le temps, pour d'autres acteurs c'est, au-delà de la variété des lieux, la continuité des temps qui est remarquable – ici le temps professionel du voyageur ne semble pas mis en suspens par le déplacement, les équipements trouvés à la gare lui permettent de l'alimenter.

Rassemblement

Ce public hétéroclite prend la forme d'un « rassemblement »[1]. Dire ceci, c'est souligner le côté contingent ou fortuit de la co-présence qui réunit en un même lieu, pour un temps donné, des personnes issues d'univers sociaux distincts et souvent cloisonnés. Il s'agit d'abord d'une définition en creux, et d'un parti-pris méthodologique : « un rassemblement n'est ni un groupe ni une population », mais « une configuration de positions et de mouvements ».

Cette définition impose d'écarter les problématiques liées à l'appartenance sociale des individus comme facteur explicatif *a priori*. Il ne s'agit pas d'oblitérer les caractéristiques sociales des personnes, mais de prendre acte du changement de domaine : on a quitté le terrain de la refonte ou de la manifestation de l'appartenance à un univers social (dé)fini pour celui de l'adaptation dans un monde flottant qui « n'est pas peuplé

d'autruis »[2]. Lieu d'anonymat, la gare met en relation des individus qui ne se trouvent pas réunis en vertu d'un lien social déterminé.

La matière première des observations est constituée de situations, non de populations définies en préalable selon des catégories externes. La lecture est alors guidée par l'étude de « l'équipement » ordinaire du passant, qui lui permet d'ajuster son comportement dans un milieu hétéroclite que caractérise une condition commune d'exposition ou d'observabilité. Loin d'être spontanés ou aléatoires, ces ajustements supposent de la part des passants des « compétences » spécifiques. Ce sont ces compétences ordinaires des passants qui rendent intelligibles les formes particulières du rassemblement, qui organisent ces « positions » et ces « mouvements ».

Partant de ce cadre d'analyse, on verra combien les catégories de populations sont pour ce genre d'étude d'une pertinence limitée : qu'elles soient fondées sur des critères préalables ou qu'elles soient construites à partir d'usages dominants du lieu, il semble qu'elles fassent obstacle à la compréhension de la spécificité de l'espace gare.

Prendre appui sur les activités ou les caractéristiques socio-professionnelles des passants observés, c'est risquer, entre des caractérisations *a minima* et des extrapolations délicates à fonder, de se contenter d'un relevé qui, demeurant statique, laisse échapper ce qui semble un caractère fondamental du lieu : lieu du brassage, la gare est également l'espace du transitoire, du passager.

Transition

Lieu de halte, la gare est celui de la rupture de charge au cours du voyage, le temps où l'on n'est déjà plus tout à fait ici sans être déjà là-bas ; lieu d'attente, la gare accueille les travailleurs pendulaires ou scolaires le long d'un temps intermédiaire entre les univers familiers de la journée –ceux du travail, ceux du domicile– qui permet d'opérer le passage d'un registre de rôles à un autre ; porte de la ville, la gare en est le seuil, lieu de jonction entre espace urbain et espace du voyage. Ce qui se dit du lieu est valable également concernant ses pratiques : la spécificité du séjour ordinaire en gare semble bien tenir à ce qu'il s'opère sur le régime de la transition.

Ainsi travaillant sur l'attente en gare, G.Gasparini soulignait le grand angle de son objet, saisi comme « collecteur » de situations humaines et sociales variées, permettant d'approcher le rapport au temps d'acteurs de milieux sociaux hétérogènes. Que l'attente soit vécue comme un "temps mort" (blocage de l'action) ou qu'elle soit "meublée" de contenus substitutifs, l'étude pointait la nature interstitielle du temps de l'attente en gare, celui-ci se présentant comme une « bande temporelle isolée », un temps à part[3].

Dans un autre contexte, celui de gares françaises et non plus italiennes, Sophie Dubuisson, Antoine Hennion et Vololona Rabeharisoa pointaient le caractère fluctuant de l'activité ordinaire des passants[4]. Trois cadrages étaient mis en évidence : des séquences d'action à objectif assigné (premier cadrage), se distinguent des plages de flottement et de

---

[2] « Quelle que soit la possibilité pour le sociologue de décrire partie des évènements qui se produisent en situation comme la traduction d'affiliations individuelles à des groupes différents, le domaine régi par les "normes de conjonction" ne saurait se déduire des connaissances acquises en matière de normes d'appartenance ou d'affiliation. » . *(I. Joseph, ibid, p119)*

[3] Giovanni Gasparini, « Temps ferroviaire et temps des voyageurs. L'attente en gare » in I. Joseph (dir), *Villes en gares, op.cit*

[4] Sophie Dubuisson, Antoine Hennion, Vololona Rabeharisoa, « Passages et arrêts en gare : flotter, border son temps, se réengager » in I.Joseph (dir), *Villes en gares, op.cit.*

réengagement (second cadrage), ces deux cadrages supposant un cadre d'action transversal, soit la nécessité pour le passant de *border son temps*. Les actions impératives au voyageur ou au passant en gare ne sont pas en nombre infini, et peuvent être rapidement épuisées (prendre un billet, le composter, vérifier un horaire, trouver un renseignement…). L'expérience centrale du séjour en gare semble bien tenir à cette fluctuation de périodes de flottement suivies de réengagement dans un cours d'action : c'est ce cadrage qui fait la particularité du séjour en gare. En ce sens, l'activité des passants n'a pas un caractère stable, et l'on ne peut distinguer qu'au moyen de clichés synchroniques des familles d'usagers. En d'autres termes, seuls des instantanés permettent de décomposer le public d'une gare –quel que soit le filtre utilisé (l'activité ou le registre de présence).

La méthode mise en œuvre par les auteur*e*s, le suivi de passants, leur a permis de repérer la fluctuation des attitudes des passants, une même personne pouvant s'afficher pressée et décidée puis passer à une plage de flânerie avant de retourner à un cours d'action sur un mode rapide et présentant comme un caractère d'urgence. Singulièrement, d'autres passants s'avéraient poursuivre de kiosque à journaux en kiosque à journaux la même ronde assidue, relevant mille fois les mêmes couvertures, feuilletant mille fois les mêmes magazines. Les cadrages mis en évidence sont autant d'outils de lecture de ces successions qui revêtent au premier abord un caractère aléatoire voire aberrant. C'est la conjonction de ces trois cadrages (action à objectif assigné, flottement – réengagement, nécessité de border son temps) qui donne son sens à l'activité ordinaire ; ils font apparaître la gare comme un espace normé ou l'inactivité n'a de mise que temporaire, la flânerie opportune mais soigneusement codifiée et encadrée, "bordée" diraient les auteur*e*s par d'autres plages d'action. Dès lors la présence en gare suppose des passants «des modes de présence à haute compétence, des compétences de second degré, des métacompétences qui portent justement sur le choix opportun d'un mode de présence ».

Dans ce cadre, si on peut établir des distinctions entre les personnes ou relever des modes particuliers de présence au lieu, elles ne recoupent pas les catégories que les acteurs rencontrés établissent entre quidam-voyageurs et marginaux-sédentaires, catégories sociales sommaires énoncées le plus souvent en termes moraux (« les gens bien, les gens normaux » et « les gens bizarres »). Ainsi même l'emploi de catégories définies en situation, comme celles d'usagers du lieu et d'usagers des transports, nécessite quelques précautions.

Usagers du lieu et usagers des transports : précautions d'emploi

Cette tentative de définition de populations basée sur une catégorisation des usages a un caractère méthodique séduisant : cette définition contextualisée paraît au premier abord "coller" au mieux au cadre spécifique des lieux de transport. En procédant de ce terrain elles rendraient compte de la pluralité des logiques d'usage qui les animent et les caractérisent. Pourtant elles recouvrent souvent, implicitement, une catégorisation des populations selon des critères préalables, opérant comme des traductions de positions socio-économiques objectives dans la dimension de l'usage d'un domaine spécifique (un espace de transports publics). La question se pose alors de savoir si cette catégorisation est une émancipation ou une euphémisation des catégories sociales "objectives" ou exogènes (en d'autres termes extérieures à la situation) même définies de façon simpliste ou lointaine. Ainsi, ce couple de catégories qui se présente comme un outil de lecture de la diversité des usages des "lieux-mouvements" de la ville est perméable aux discours de sens commun stigmatisant la présence de populations jugées indésirable*s* en ces lieux dans la mesure où précisément elle n'a que marginalement trait à l'offre de transport qu'ils abritent. Sans doute ce discours disqualifiant n'est pas contenu dans ces catégories elles-mêmes,

mais à la réduction qui est opérée mettant en équivalence usagers du lieu et "sans-lieu" de l'époque contemporaine. En ce sens, ce ne sont pas les usagers du lieu qui sont "indésirables", mais les plus pauvres ou les plus "désaffiliés"[5].

La perspective qui guide ces catégories déjà est problématique : mettre l'accent sur les usages, c'est, peut-être, accorder un crédit déterminant à des dispositifs préexistants. En procédant de cette manière, l'observation court le risque de pré-coder les pratiques ; ces dernières, sont, dans cette perspective, envisagées comme des réponses à une offre (qu'il s'agisse d'une offre spatiale, commerciale, ou de service). L'autre difficulté que soulève ce couple de catégories est lié à son caractère tranché, présentant ces usages comme exclusifs : ce qui laisse à supposer que les usagers des transports ne sont pas usagers des lieux… et inversement. La réalité des pratiques, pourtant, est plus nuancée, et dévoile des usages imbriqués plus encore que combinés. Les politiques d'aménagement qui se développent à la gare, et notamment le développement des dispositifs commerciaux, tendent par ailleurs à accroître l'attrait du lieu pour les citadins, indépendamment même de leurs contraintes de transport. Le propre d'une gare est bien d'accueillir des populations qui ont un degré de dépendance au transport très variable (du voyageur à celui qui l'attend, en passant par le citadin qui achète son journal au passage).

Le couple usagers des transports / usagers du lieu fait écho au couple mobilité / stationnement et tend à réduire l'usage du lieu à la présence prolongée, comme si seuls ceux qui y séjournaient sur un temps long habitaient le lieu. Laurent Gille rappelle pourtant combien « le voyageur est en permanence soumis à une dialectique passage-séjour : passer dans un espace public, c'est aussi y séjourner et réciproquement, séjourner dans un espace public s'inscrit obligatoirement dans un passage »[6]. Même à travers une "éthologie de la co-présence" à laquelle invitent les perspectives phénoménologiques, on peut mettre en évidence combien le passage est, selon une formulation un peu désuète, une manière d'habiter le lieu, au sens où le passant n'est pas dépourvu de ressources lui permettant de cadrer l'espace dans lequel il s'engage.

Ainsi tout se passe comme si la gare était cet « univers transitoire » que décrit l'écrivain fasciné par l'absence des repères de la vie sociale ordinaire, qui oblige les acteurs à en fabriquer d'autres, liés au contexte, et à les vérifier constamment.

> *J'adore les gares. A toute heure du jour et de la nuit, que je parte ou que je reste. (…) Le soleil ne pénètre pas vraiment dans les grandes gares, même à midi. Il y règne un jour spécial, artificiel et tamisé par la verrière, là-haut, du hangar immense qui abrite le hall d'entrée aux quais. C'est un univers transitoire, comme la scène d'un théâtre, que des figurants un peu hagards sillonnent en foule à pas pressés ou hésitants, se heurtant les uns sur les autres, le nez levé en quête d'un tableau d'affichage, d'un numéro, d'une direction –des personnages, dirait-on, en quête d'auteur.*
>
> *Et de fait, dans les gares, à l'exception des employés qui y travaillent, personne n'a de rôle. Chacun y évolue comme en marge de soi et du monde extérieur, chacun vient d'arriver ou va partir, et donc n'est pas là où il doit être, n'est plus à sa place. Il est dans l'Intervalle. Il a perdu ses repères : son bureau, sa maison, son quartier. (…)*
>
> *Et chacun de chercher fébrilement quelque chose, un ersatz de certitude qui tiendrait lieu des repères disparus : le quai n°7 bis, les toilettes, la sortie taxi, la consigne, le bureau de tabac, un marchand de sandwichs, le guichet des réservations, le téléphone, les renseignements… peu importe, pourvu que ça ait l'air vrai. Car dans les gares, on doute de tout et de tous, de soi comme des autres. On consulte sa montre toutes les deux minutes ; on pose la même question successivement à un*

[5] Selon l'expression de Robert Castel, *Les métamorphoses de la question sociale, op.cit.*

[6] L.Gille, « Du rapport entre pôle et place d'échange » in I.Joseph (dir), *Villes en gares, op.cit.*

touriste belge, à une vieille dame distinguée, au conducteur d'un chariot électrique ; on relit pour la énième fois un tableau que l'on connaît pourtant par cœur…

Claude Lucas[7]

Dans ce lieu où les rôles sociaux propres au répertoire de l'acteur seraient suspendus, celui-ci ne serait plus défini que par sa seule condition de citadin, ou par le cours d'action dans lequel il est engagé et par lequel, suppose-t-on, il "donne le change" et meuble son séjour. Partant, les catégories de population (qu'elles soient exogènes ou qu'elles soient fondées sur une dominante d'usage) seraient impropres à l'étude d'un tel lieu, dans la mesure où elles ne permettraient pas d'en saisir la dynamique, faite d'ajustements répétés, qui en fait un lieu "en émergence", une trame de négociations perpétuelles plus qu'un espace normé et prescriptif.

Que l'on puisse effectivement décrire le cadre de la gare sous les traits de la transition et de l'ajustement ne conduit pas cependant à oublier l'épaisseur du tissu social. En d'autres termes, si ajustements il y a, ils sont basés sur des grilles de lecture de la situation qui trouvent leur source dans un savoir social général autant, sinon plus, que dans la situation elle-même.

Pour rendre compte de la logique des situations, le recours à la catégorie précédemment critiquée d'usagers du lieu demeure incontournable. Non que les "précautions d'emploi" tombent une fois rappelées, mais parce qu'elles sont préférables aux substituts que l'on pourrait en donner, si l'on prend acte du fait qu'elle désigne une population définie à la fois par des traits exogènes et par une dominante d'usage. Autant, prise isolément, cette dominante d'usage ne permet pas de définir une population (dans la mesure où rechercher une telle dominante revient à nier les spécificités des pratiques, qui combinent, agencent, et superposent), autant chercher à caractériser ce public particulier revient à égréner une liste de situations sociales assez diverses. Ceux que l'on nommera usagers du lieu peuvent être jeunes ou plus âgés, hommes ou femmes, sans domicile, hébergés en foyer, ou disposant d'un logement, touchant le RMI ou sans ressources régulières, etc… Régler la focale sur cette population a quelque chose de limitatif, et appelle en arrière-plan des perspectives plus générale : la situation de ces personnes s'inscrit dans les processus de désaffiliation décrits par R.Castel, d'une part, et, de l'autre, leurs pratiques d'espace se situent dans le cadre particulier du « rassemblement » dont les bases ont été rappelées.

C'est donc dans ce cadre que l'on cherchera à mettre en lumière les pratiques. Elles relèvent, effectivement, des compétences ordinaires ; pour autant elles ne sont pas sans conséquences et éclairent les dynamiques du rassemblement.

[7] *Suerte. L'exclusion volontaire*, Paris, Plon, coll. Terre Humaine, 1995

8.1.2 Co-présence et visibilité

Lieu de la co-présence de populations hétérogènes, la gare est un espace de visibilité. Cette condition d'exposition commune nuance considérablement la thèse (ou la crainte) courante de l'appropriation des lieux par des populations marginales. En effet, dire que la gare est un espace de visibilité ne permet plus de poser la question de l'appropriation à partir de seuls indicateurs de présence. Regarder autour de soi, balayer l'espace du regard, sont des activités communes des passants qui sont autant de façons de marquer l'espace.

> Quand on est fixé à un endroit donné comme je l'étais, on perçoit très bien l'importance de cette activité de "cadrage" qui consiste lorsque l'on traverse le hall d'un pas décidé à jeter un coup d'œil par-ci, un coup d'oeil par là. Comme si ces jeux de regard étaient une manière de prendre possession du lieu, de vérifier si les apparences sont normales et/ ou s'il y a lieu de s'alarmer, dirait Goffman[8]. Ainsi, on jettera un coup d'oeil à l'observateur, assis par terre, dans son coin, comme on fixera les différentes personnes arrêtées qui donnent sa dimension à l'espace ou celles en mouvement qui attirent le regard. L'espace public est bien un espace de visibilités. *(Gare Lille-Flandres, début d'après-midi de semaine, juillet 1999)*

Ces rapides coups d'œil permettent de jauger le lieu et d'en noter les habitants, de prendre ses marques et de prélever parmi le « kaléïdoscope de fragments imprévus »[9] qu'est la gare ceux avec lesquels un rapprochement est souhaité.

Espace de visibilité, la gare peut être en certaines circonstances un espace d'une grande lisibilité. Dans l'extrait suivant, un coup d'œil suffit au passant pour interpréter l'affairement désabusé d'une employée consciencieuse qui s'échine à travailler –ou à en donner le change.

> Dans le hall de la gare il y a un nouveau comptoir mobile, de ces wagonnets-présentoirs à sandwichs : personne… Désœuvrée, la vendeuse sans clients astique pour la énième fois un comptoir parfaitement reluisant. A pas rapides un homme s'avance, voyageur ou simple passant, lui lance sans interrompre son chemin : « On s'ennuie, hein ! ». La vendeuse se retourne, sourire complice envoyé à l'homme qui déjà disparaît. *(hall central, un midi de semaine, juin 1999)*

Une telle complicité, toute éphémère qu'elle soit, suppose bien en préalable que le passant ait "cadré" du regard l'espace dans lequel il s'avance, qu'il ait interprété la saynète et décide enfin d'intervenir, même sous cette forme très légère où l'engagement est limité. L'interaction à l'œuvre frappe par sa brièveté ; si elle suppose des compétences, ce sont celles du passant ordinaire. Par contre-coup on peut s'étonner de la relative rareté de ce type d'échanges. On pourrait dire des « compétences de rassemblement » qu'elles sont d'abord des compétences d'évitement, que le savoir mobilisé par les passants est d'abord un savoir de la distance, contextualisé (S. Dubuisson, A. Hennion et V. Rabeharisoa montrent bien combien les « compétences de flot », par-delà la variété des « techniques de la foule », reposent sur une « mise à distance affective vis-à-vis des tiers », précisant que cette indifférence est « moins morale que technique »). La situation suivante décrit un cas-limite de l'évitement : en quête d'information, une passante choisit non de s'adresser à une source directe, pourtant disposée à l'échange, mais à une professionnelle de la médiation. Situation presque surréaliste, où l'information est recherchée auprès de qui fait métier de la dispenser –mais se refuse au face-à-face.

---

[8] Erving Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne. t.2 Les relations en public*, Paris, Minuit, 1973

[9] « (Les gares) sont un entrelacs de parcours déterminés, à tous les sens du terme, mais aussi un kaléïdoscope de fragments imprévus », concluent Sophie Dubuisson, Antoine Hennion, Vololona Rabeharisoa dans leur article « Passages et arrêts en gare… », *op.cit*

> Dans le hall de la gare, à la sortie des escaliers mécaniques conduisant au métro, des cheminots diffusent des tracts syndicaux. Si deux d'entre eux sont relativement effacés, discrets et mécaniques dans leur distribution de tracts, d'autres sont plus ouverts et souriants, ont le corps plus mobile. L'un d'eux se montre particulièrement affable, se comporte en "maître d'hôtel", hèle ceux et celles qui vont passer devant lui, cherche pour chacun une blague, pour chacune un mot particulier ; c'est dire qu'il cherche à personnaliser la relation, supposant peut-être que c'est un préalable ou un adjuvant à une bonne communication d'information. Une paire de journalistes de la télévision régionale s'affaire autour d'eux. Une jeune femme d'une trentaine d'années, étonnée par l'agitation, s'enquiert de son motif auprès d'une des journalistes (que son équipement professionnel rend immédiatement identifiable comme telle) : "Qu'est-ce qu'y s'passe ?", et la journaliste d'entamer une réponse avant de se raviser, renvoyant la jeune femme aux cheminots eux-mêmes –ce dont elle s'abstient. *(Gare Lille-Flandres,après-midi de semaine, décembre 1998)*

La gare est à la fois le lieu de la rencontre et celui de l'évitement. La co-présence ne semble engager au partage qu'à partir du moment où les regards se croisent. Autant la rencontre (la co-présence) est fortuite, autant l'évitement est orchestré ; c'est le regard qui permet aux acteurs de délimiter l'espace social de leurs engagements. Eviter du regard, c'est ainsi éviter la réciprocité à laquelle engage le regard partagé[10].

Le cadrage comme compétence ordinaire : mancheurs et passants

On peut en prendre pour analyseur les réactions des passants face aux mancheurs dont l'activité est "mise en scène" de façon parfaitement visible, et ainsi dépourvue d'ambiguïté[11].

Ignorer est un comportement actif, qui suppose de la part du passant un savant dosage de son regard : intégrer dans le champ visuel cette information, tout en gardant un regard vague. La scène suivante rappelle combien ce savoir est le fruit d'un apprentissage :

> A la sortie principale de la gare, un vieux monsieur fait la manche. Il tient ouverte la porte vitrée d'une main, sa casquette de l'autre. Il garde la tête baissée dans un geste de déférence, vaguement hébété. Quelques "élégantes" rient de cette galanterie inopinée, une fois le monsieur dépassé. Ignorer est une activité, un comportement actif, témoin cette mère qui, sans un mot, sans méchanceté et sans se retourner, tire vigoureusement sur le bras de sa fillette d'une dizaine d'années, elle dont le rythme a ralenti au point de s'être presque arrêtée à regarder ce monsieur étonnant. Tandis que la fillette, qui se laisse entraîner, se retourne plusieurs fois sur le vieil homme, jamais la mère n'a changé d'axe, tête et corps aligné, elle va de l'avant. (Gare Lille-Flandres, juillet 1999)

Tout se passe comme si gratifier le mancheur d'un regard appuyé, en l'absence même de toute possibilité d'échange de regard, c'était donner à cette information un relief trop important qui rende plus difficile l'évitement. Face à ce type de manche, le script des passants semble suivre un cours régulier : avancer sans prêter une attention apparente au mancheur, quitte à se retourner sur lui une fois celui-ci dépassé, pour signifier après-coup, et surtout à soi-même, que l'on a bien vu la scène et que celle-ci ne laisse pas indifférent. On peut observer ce type de script dans des situations autres que celle de la manche, en dehors de toute sollicitation :

---

[10] Sur cette réciprocité, voir Georg Simmel, « Essai sur la sociologie des sens », in *Sociologie et épistémologie*, Paris, PUF, 1981

[11] Voir à ce sujet Pascale Pichon, « La manche, une activité routinière. Manières de faire », in *Les Annales de la Recherche urbaine*, n°57-58, Espaces publics en ville, décembre 1992- mars 1993

Reprenant les catégories indigènes, Pascale Pichon retient trois modalités principales de manche : "la priante", exercée à la sortie d'une église, selon des emplacements codifiés et "réservés" ; "le tape-cul", où un carton résume la situation du mancheur et indique la nature de la demande ; selon diverses modalités, le mancheur peut aussi aller "à la rencontre" de son public.

> Parvis du centre commercial Euralille. Un homme dort sur la grille d'aération du métro, les passants l'évitent et se retournent, après coup, pour l'observer (bien qu'ils l'aient nécessairement vu avant). Succession d'évitement en mode automatique, sans y prêter garde, et de regard différé pour rendre à la scène son caractère choquant. On passe à côté l'air de rien, puis on se retourne pour se manifester qu'on n'est pas indifférent. (octobre 1999)

Ce type de réaction apparaît d'autant plus nettement que sa répétition le rend d'autant plus saillant, comme dans l'extrait rapporté, ou qu'il est mis en scène avec une grande expressivité, comme dans la situation suivante, qui ramène à la gare et au manche ur décrit :

> Un adolescent de centre ville (de milieu aisé), en costume de rappeur passe, et quelques pas plus tard, s'arrête, fait signe d'impuissance, hausse les épaules, plonge les mains dans ses vastes poches, fait la grimace, a l'air triste et contrarié d'être impuissant (mais pas un regard ni le moindre mot n'est adressé au mancheur). (Gare Lille-Flandres, juillet 1999)

L'activité de cadrage opérée par les passants leur permet de mesurer leurs engagements, d'en régler en quelque sorte la focale. En gardant un grand angle, on s'abstient d'une relation trop étroite avec un élément du champ ; et pourtant, ces interactions non focalisées sont bien des interactions[12], en d'autres termes les conduites sont réglées en fonction même de ces éléments contournés. Même pour lui-même, dans une représentation dont il est le seul destinataire, ce jeune garçon «sauve la face », en décalé.

Le cadrage comme compétence professionnelle

Cette activité de cadrage ou ce travail de sélection semble être une compétence professionnelle requise des divers corps de surveillance. Pour les agents de contrôle, la maîtrise de leurs interventions passe d'abord par la maîtrise de la focalisation de leurs interactions. Les agents concentrent leur attention sur l'objet de leur intervention, en se prémunissant de tout parasitage d'acteurs définis comme tiers. Leurs regards jouent comme des frontières inclusives. La remarque n'a rien d'original, plusieurs scènes où l'observatrice a été placée en position de tierce personne, public non inclus, permettent de l'illustrer. Dans la scène suivante, on voit qu'il s'agit bien d'une compétence professionnelle : l'employé qui n'a pas fonction de contrôle n'est pas soumis au même cadrage que les agents qu'il accompagne.

> Gare Lille-Flandres, je discute avec un monsieur, sans domicile, qui n'est pas un grand familier du lieu. La discussion s'amorce à peine, de petits échanges de service servent d'appui à l'interaction et la matérialisent (tabac contre allumettes, supports classiques). Arrivent les deux "agents de sécurité et de prévention" en service à la gare ce jour-là, accompagnés d'un monsieur affecté au nettoyage, qui interpellent le "sans domicile". L'altercation porte sur un manteau qu'il détient, objet trouvé par l'homme de ménage et offert par lui à un autre. L'intervention des deux agents a pour but de récupérer ce vêtement, et de faire quitter les lieux à celui qu'ils traitent en contrevenant ; ils mobilisent pour cela l'interdiction de boire de l'alcool en gare, prenant appui sur la canette de bière que l'homme tient à la main, bien que celle-ci ne soit pas entamée. La scène dure quelques minutes, les interventions des deux agents sont complémentaires, l'un parlant, l'autre appuyant les dires de son collègue en secouant vigoureusement le sac-à-dos du "sans domicile" qui dénie mollement les accusations de vol dont il fait l'objet. Je n'ai pas quitté ma place, demeure silencieuse, à un moment je me penche pour ramasser un objet que le "sans domicile" pose au sol pour libérer une main et finalement restituer le manteau litigieux; de la sorte je signe ma présence mais elle est transparente. Seul l'homme de ménage m'observe un moment, un peu circonspect. Aucun des agents ne fait ouvertement attention à moi, jamais un regard en ma direction, je suis hors-jeu, hors-

[12] I.Joseph, *La ville sans qualités*, *op. cit.*

intervention. La discussion interrompue se poursuit au-dehors. *(après-midi de semaine, juillet 1999)*

La même technique est employée par les agents d'autres corps de surveillance. L'enjeu est bien de pouvoir isoler un champ d'intervention au sein d'un espace ouvert. Ce sont d'abord les conditions de visibilité qui font l'objet d'un ajustement, en l'occurence d'un rétrécissement, afin de permettre une intervention "ciblée". Le décor peut faciliter l'opération, comme dans la scène suivante où un petit groupe est adossé à la façade de la gare. Trois hommes sont assis, je discute avec un quatrième à quelques pas de là. Parmi ces hommes, trois sont sans domicile, ils ont entre 20 et 30 ans ; le quatrième, qui a près de 50 ans, dispose de son logement.

> Arrive une patrouille de trois policiers (Police Nationale), qui encerclent le groupe des assis, ils nous tournent le dos et forment rempart, isolant un homme à qui un policier s'adresse sur un ton d'invective familière. C'est par une fausse question qu'il entre en matière : "On se fait un petit joint ?" (un paquet de petit gris est en évidence, il n'y a pas de méprise possible et tout le monde le sait parfaitement), puis le policier se baisse et change de ton, parlant à voix plus basse et sur le mode de la mise en garde. Il est question d'une volée d'injures dont il a été l'objet quelques jours auparavant, dans une rue adjacente. L'homme interpellé garde un profil bas et une mine de parfaite innocence, nie avoir proféré ces injures. Il se montre très calme, garde sa constance, ce qui agace d'autant plus le policier qui répète plusieurs fois la consigne : "Cool, on se calme, on se calme". Bien après le départ des policiers, l'homme raconte sur un mode épique ses hauts faits, détaille les insultes proférées, la simulation d'état d'ivresse avancée pour faire passer la pilule, les rires des autres personnes présentes à ce moment-là… Il décrypte aussi la stratégie du policier dont il ne se veut pas dupe : "Il veut me faire tomber pour rebellion", conclut qu'il est le plus fort : "Je suis déjà tombé deux fois pour rebellion, je vais pas me laisser avoir". *(Place de la gare, juillet 1999)*

L'intervention décrite est légère ; formellement, les policiers ne font "que passer", et en l'absence de toute interpellation ou verbalisation, ne mobilisent que les compétences minimales de leur registre d'activité. Ce sont précisément celles-ci qui nous intéressent… au premier chef desquelles les techniques qui sont moins celles de définition de la situation que celles de la définition de l'interaction, au sens presque photographique du terme.

Cette scène introduit une autre dimension : espace public, la gare est aussi le lieu d'une certaine familiarité. A force de passages répétés, agents de contrôle et "sans domicile" qui gravitent autour des mêmes lieux finissent par se repérer mutuellement, et modulent vraisemblablement leurs comportements selon les lieux et les temps de leurs rencontres. Si le jeune homme se permet une volée d'injures à l'adresse d'un policier, c'est en des circonstances bien particulières, dans une rue reculée et en présence de tiers. Lorsque le policier revient sur l'évènement, il fait en sorte d'instaurer une certaine privauté avec son interlocuteur, sachant que son intervention, qui ne donnera pas lieu à une formalisation, a quelque chose du "hors-cadre".

Ainsi, dans cet espace où la condition commune est la visibilité réciproque de l'ensemble des acteurs, ceux-ci élaborent des stratégies –mêmes minimalistes– de découpage et cadrent les interactions dans lesquelles ils s'engagent. Cette activité de cadrage semble transversale, et parfaitement usuelle : on la relève au cours des traversées les plus ordinaires des passants. Certaines situations-types permettent de la repérer plus nettement, comme celles qui mettent aux prises passants et mancheurs démonstratifs, de la même manière qu'elle est mobilisée par les agents de contrôle au cours de leurs interventions. Ce dernier cas de figure permet d'avancer un autre élément de compréhension : il est difficile de dire que les agents ciblent leurs interventions sans rappeler même rapidement quels en sont les objets.

Ces tris opérés par les agents ne le sont pas uniquement en vertu de caractéristiques propres à la situation, mais font appel à des catégorisations plus larges. Ce sont bien les trajectoires de ces policiers et de ces usagers du lieu qui se croisent ici et qui font les enjeux de cette situation. Les uns, plutôt jeunes, démarrent une carrière policière dans des conditions bien en-deça de leurs ambitions ; ils sont confrontés à la routine de la gare et, au mieux, à sa petite délinquance. Les autres, qui entretiennent entre eux des liens forts ou plus distendus, sont diserts sur les "bavures policières" (les "tabassages" au commissariat), et se montrent méfiants ; pour autant, certains agents de police «qui sont souvent à la gare» sont reconnus comme des gars «sympa», qui saluent d'un signe de tête quand on les croise, voire même «qui donnent des conseils». Dans la situation rapportée, l'intervention de l'agent de police fait allusion à la toxicomanie des jeunes hommes, certes dans une variante "douce" (il s'agit de cannabis) et sur un mode presque taquin. Pourtant ce rappel a quelque chose d'insistant, et de paradoxal, connaissant les trajectoires de ces jeunes hommes. Deux d'entre eux ont connu des périodes de dépendance à des drogues dites dures, tous trois, épisodiquement, consomment des "cachets" (c'est, déjà, un indice de leur position) ; l'un en est revendeur, occasionnellement, l'autre "craque" de temps en temps mais s'accroche à un programme de sortie de dépendance.

8.1.3 Maintenir les apparences et régler la distance

L'espace de la gare est aussi un milieu professionnel. Parmi les nouveaux métiers exercés à la gare, certains sont ciblés sur l'accueil et l'aide aux voyageurs. Reconnaissables au gilet rouge qu'ils portent, ces agents étaient à Lille au nombre de huit (à l'été 1999), et tournent sur plusieurs postes, dont la gestion des files d'attente, qui nous intéresse ici.

> Deux "gilets-rouges", une femme et un homme, elle est habituée et effectue des activités apparemment routinières, lui est apprenti. Ils stationnent, debout près des files des guichets et des distributeurs, de temps en temps elle donne un coup de main aux voyageurs aux prises avec la billetterie automatisée. Entre-deux, elle apprend à son jeune collègue les ficelles du métier. Cette consigne me frappe : demander aux gens de rester dans la file, ne pas essayer avec les *"businessmen". (Gare Lille-Flandres, juillet 1999)*

Dans la file de voyageurs, une figure émerge : celle des hommes d'affaires dont l'expérience de la jeune employée l'a averti des réactions souvent intempestives. Cette catégorisation ne s'appuie pas sur des comportements sans cesse renégociés en situation, ce ne sont pas "les énervés" ou "les voyageurs qui montrent des signes d'impatience" avec lesquels elle recommande un comportement particulier, mais bien une catégorie socio-professionnelle, même profane.

Le mode d'intervention des "agents de sécurité et de prévention" officiant gare Lille-Flandres peut être saisi comme un analyseur de cette mobilisation croisée de catégories exogènes et de catégories situationelles. Il renseigne au-delà sur les règles d'usage du lieu, dévoile un *modus vivendi* fait d'ajustements perpétuels : dans un monde régi par l'observabilité, l'horizon de leur action semble être de maintenir les apparences. Leur travail se décline en trois temps : *saisir, ajuster, contenir*.

Pour le compte de la SNCF, une société de sécurité privée emploie sept "agents" en poste à la gare de Lille-Flandres, dont un maître-chien qui assure les tranches horaires nocturnes, ses collègues se répartissant les matinées (en solitaire) et les après-midis (par deux). La même société loue ses services de "sécurisation" au MacDonald installé gare Lille-Flandres (deux agents) et officie de même gare Lille-Europe, où la vidéosurveillance l'emporte toutefois sur la présence directe de vigiles (en soirée y est associé un maître-

chien). Le travail de ces agents est orienté vers les usagers du lieu (au sens restrictif que nous avons précisé) dont il s'agit de contenir la présence.

Certaines interventions sont motivées par des règles formelles qui proscrivent des comportements ; édictées sur un mode impersonnel, celles-ci font l'objet d'ajustements liés aux caractéristiques sociales des contrevenants. Il en va ainsi de l'interdiction de fumer ou de boire de l'alcool en gare : ces déviances sont autant de prises dont les agents peuvent se saisir pour justifier sur un mode généraliste l'éviction de la gare de populations définies en préalable. Les caractéristiques situationnelles succèdent aux caractères généraux, définis en termes moraux et difficiles à nommer. Ainsi cet agent expose cette règle d'intervention, la nuance en fonction des publics, puis tente dans un second temps de faire revenir cette nuance dans l'ordre de la situation : « si c'est des gens normaux qui boivent une canette, hein, (se reprenant), juste une canette, (ça passe) ». Savoir "fermer les yeux" semble être une compétence requise, c'est-à-dire en l'occurence savoir les ouvrir sur qui de droit : « les gens normaux » échappent à cette observation vigilante.

Le domaine de compétence de ces agents s'arrête aux portes de la gare. A cette délimitation territoriale s'ajoute une distribution de compétences : agents d'une société privée, ils ne disposent pas légalement de pouvoirs de police, et leurs interventions sont encadrées par celles des corps de surveillance de la SNCF et des nombreuses brigades policières présentes sur le site, avec qui ils coopèrent. Agents les plus en contact avec les usagers du lieu jugés indésirables, ce sont ceux qui ont légalement les plus faibles compétences de police, le moins d'attributions pour l'intervention. On conçoit que, dans ce cadre, leur travail consiste avant tout à rendre moins saillante la présence des usagers du lieu plutôt qu'à la policer. Ni travail policier ni travail social, leur tâche se limite à l'ordre de l'apparence : aux « clochards » qui se seraient allongés on demande de sortir, à défaut de s'asseoir ou de se relever, « ça fait plus propre ». Apparences à maintenir, apparences à expertiser :

> Dans le hall de la gare, un monsieur d'une soixantaine d'années dort, étendu au sol près des portes d'entrée. Un agent qui fait sa ronde s'approche de lui, du pied il tape (sans y mettre de force, juste de l'insistance) le pied de l'endormi-allongé. Puis s'en va… Après quelques pas, il change de direction et se plante à mes côtés, parle sans me regarder, mimant un soliloque (ah ! il fait beau, avec un temps pareil si j'avais une voiture… si j'avais une femme…) ; c'est donc moi qui engage la conversation. (…) On revient sur la scène précédente : il m'explique qu'ils ont surtout peur que « les clochards » ne meurent sur place. En cas de problème, ils appellent les pompiers qui se chargent du transfert à l'hôpital. Lui cherche avant tout à s'assurer que les apparences sont normales, que la situation ne risque pas de déborder. Ce qui est le cas cette fois-là, comme il m'explique, preuve à l'appui : « Celui-là, il m'a dit "Je dors", alors… ». *(après-midi de semaine, juillet 1999)*

Les agents ont pour tâche également d'empêcher la mendicité en gare. Les "mancheurs" incriminés sont des jeunes, opérant dans le hall en allant "à la rencontre" des passants (selon la typologie construite par P.Pichon[13]). Aux dires de cet agent, leur activité serait une brèche ouverte au « racket » des passants utilisant les distributeurs automatiques de monnaie, attribué cette fois aux "toxicos"[14]. La mobilité des vigiles comme celle des mancheurs apparente leurs relations à un perpétuel recommencement : les mancheurs manchent en l'absence des vigiles, interrompent leur activité quand les vigiles reparaissent, puis la reprennent quand, de nouveau, ils disparaissent le temps d'une ronde… Ce que les deux parties énoncent en des termes similaires : « quelques fois ils voient qu'on n'est pas là,

---

[13] Pascale Pichon, « La manche, une activité routinière. Manières de faire », *art.cit.*

[14] Est-ce à dire que la manche est admise tant qu'elle n'est pas trop rémunératrice ? Ou que la situation de manche donne lieu à des codages différents selon les personnes qui la pratiquent et les lieux de son exercice ?

ils font la manche, quand ils nous voient ils arrêtent, ils savent qu'ils ne peuvent pas », expose cet agent. Pour les vigiles, tout se passe comme s'il s'agissait de contenir la mendicité dans des proportions "raisonnables". Du côté des mancheurs, se révèle la dépendance de l'activité à la visibilité de son exercice.

Ces mancheurs "à la rencontre" sont donc contraints, dans ce jeu d'acteurs, de suspendre puis de reprendre leur activité. Cette dynamique, mais aussi le mode de présence affiché que ces temps distincts supposent, rappellent le "flottement-réengagement" mis en évidence par S. Dubuisson, A. Hennion et V. Rabeharisoa. Sur ce point au moins, les compétences ordinaires du séjour en gare rejoignent les compétences particulières mises en œuvre par les mancheurs en gare.

Mettre l'accent sur l'activité d'agents de contrôle, c'est rappeler que la gare est un espace normé, quel que soit le degré de formalisation de ces normes. On peut entendre ces "normes" non pas au sens formel de la prescription objectivée, mais au sens d'un « espace de savoirs, concurrents et partagés »[15] qui s'agencent, et se combinent entre eux.

8.2 Des espaces à géométrie variable

Une autre manière d'approcher le lieu et ses logiques d'usage est de centrer l'analyse sur les espaces, le sens qu'ils revêtent pour les usagers à travers les pratiques qu'ils en ont, les « conjugaisons » qu'ils en dressent pour reprendre la notion mise en œuvre par A.Tarrius et A.Battegay[16]. On s'attachera encore tout particulièrement aux logiques d'usage du lieu, en délaissant les aspects liés au transport –qui "débordent" le temps du séjour en gare. C'est ici l'inscription urbaine de la gare Lille–Flandres dans son environnement immédiat qui nous intéresse. Pointant les usagers du lieu, on tentera de mettre en avant leur diversité.

8.2.1 Scénographie de la gare Lille-Flandres

Les rapports de la gare et de la ville sont dès l'origine marqués par l'ambiguïté de la frontière : cet équipement qui permet à la ville de se redéfinir et de recomposer ses centralités est en même temps pensé comme relativement exogène. On peut lire l'histoire de la gare de Lille comme ce long processus par lequel progressivement la ville incorpore la gare (percement des fortifications), tandis que la gare s'ouvre à la ville. Décloisonnement progressif des salles d'attente, aménagements successifs chaque fois plus "aérés", pensés dans une logique de flux : la circulation entre dans la gare de la même manière qu'elle régit la pensée de la ville, forme qui est historiquement celle de la multitude et de la variété sociale. Cette histoire, qui se croise avec celle du statut juridique du lieu, ne semble en rien spécifique au cas lillois ; elle ne présente pas par ailleurs un caractère achevé, mais fait l'objet de constantes négociations –et célébrations : la thématique des « fiançailles de la gare et de la ville » mobilise chercheurs et aménageurs, devenant un axe de travail privilégié de la SNCF[17].

---

[15] I. Joseph, *La ville sans qualités, op. cit.*

[16] A.Tarrius, A.Battegay, *La Gare du nord et ses environnements urbains : explorations d'anthropologie urbaine*, Lyon, ARIESE, 1995

[17] I. Joseph, *Séminaire Gares et quartiers de gares*, séance du 28 mai 1999, La commercialité des quartiers de gare, Paris, Minsitère de l'Equipement

Dans cette politique, ce qu'on retient de la ville quand on souhaite "la faire entrer dans la gare", c'est avant tout la commercialité. Les gares récemment construites en donnent un exemple saisissant : ainsi l'urbanité de la gare Lille-Europe était indexée à l'emprunt de la forme-rue, et à la disposition de commerces le long de ce «baladoir ». Dans la gare Lille-Flandres, les implantations commerciales se sont multipliées, parfois avec insuccès (une petite "supérette" installée sur une des sorties latérales de la gare, côté Place des Buisses, a fermé après moins d'un an d'activité). Actuellement, la gare abrite deux kiosques à journaux (régis par la même enseigne, ils donnent sur la plate-forme d'accès aux quais), un fast-food (sur l'autre sortie latérale de la gare, côté rue du Molinel), deux autres enseignes de restauration franchisées qui communiquent entre elles par un passage étroit et peu connu (une sandwicherie-salon de thé ouverte en direction des quais, et côté hall de la gare le traditionnel "buffet", rebaptisé et réaménagé). Non accessible depuis la gare, mais logé sur son flanc, un magasin de prêt-à-porter est installé rue de Tournai ; sur la même façade devraient s'ouvrir prochainement des enseignes de location de voitures. Outre ces magasins installés, on peut relever des équipements mobiles (comptoirs de sandwichs, tout récemment fleuriste) ou des installations temporaires (foires commerciales thématiques et saisonnières qui s'installent sous forme de stands pour quelques jours).

Le développement des activités commerciales dans la gare témoigne d'une volonté de décloisonnement de l'espace transport, et de sa porosité à l'égard de la ville qui l'entoure. Des services d'appoint ou de dépannage voient le jour, facilement indépendants des logiques de transport vu la position de la gare en centre-ville. C'était le créneau visé par la "supérette", dont, aux dires d'une responsable SNCF, les linéaires commerciaux étaient trop à l'étroit pour que l'entreprise soit viable : il s'agirait donc d'un insuccès par défaut, et non par excès. Ces nouvelles orientations s'accompagnent de réaménagements de l'espace de la gare qui visent à faciliter le transit des passants, à accroître ou rendre plus aisé le passage dans cette gare-terminus, même indépendant des contraintes de transport. Mais plutôt que d'étudier les rapports de ces dispositifs commerciaux au transport, c'est une autre lecture que nous proposons. On s'intéresse non plus à la ville dans sa dimension commerciale, mais à la fonction d'hospitalité qui lui est attribuée (et qui semble, pour les acteurs, première, en référence aux discours sur les dispositifs commerciaux censés améliorer l'accueil des usagers). La multiplication des réaménagements se lit alors comme une politique de colonisation commerciale de l'espace.

Au cours des derniers mois, la gare Lille-Flandres a fait l'objet de réaménagements portant essentiellement sur l'axe Place des Buisses – rue du Molinel, c'est-à-dire sur le tracé de la plate-forme d'accès aux quais. La logique qui préside à ces transformations est double : réorganiser l'espace de la gare en déplaçant le lieu de l'attente, d'une part, inscrire plus avant la gare dans son environnement urbain, de l'autre.

Sur un côté de la gare, là où se trouvent les stations de bus, on a fait "place nette" : la société de transports en commun urbains a démonté son kiosque, pour intégrer à quelques mètres de là un local logé à l'intérieur même du bâtiment-voyageurs, soulignant l'imbrication des divers modes de transport et la logique de partenariat entre les transporteurs. Dans le même temps, l'attente en gare s'est vue réorientée : l'emblématique panneau indicateur ne fait plus face aux quais, mais leur est parallèle –quelques quais ont été reculés afin de dégager à leur extrémité ce nouvel espace d'attente. Sur cette nouvelle "agora", un vaste kiosque d'information à l'usage des voyageurs a été disposé. De la sorte, la plate-forme d'accès aux quais est appelée à se "clarifier", en d'autres termes à être moins encombrée de voyageurs en attente et plus praticable pour les piétons qui traversent la gare

de bout en bout. Ces aménagements facilitent la traversée de la gare, l'inscrivant comme une rue ou un tronçon reliant Euralille à la rue du Molinel, pour l'environnement immédiat.

Du point de vue des aménagements, l'accent mis sur ce nouvel axe marque un changement notable, dans la mesure où l'orientation de la gare a été pensée historiquement dans une toute autre direction : la ligne était donnée par les quais, dans l'axe desquels fut percée la rue Faidherbe. En privilégiant la monumentalité, on travaillait en quelque sorte la rupture des espaces dans la continuité des axes. Majestueux, imposant en tous cas, répondant aux autres monuments environnants, le bâtiment-voyageurs signait son appartenance à la ville en même temps qu'il en marquait une limite. Dans le nouvel aménagement proposé, on privilégie d'une certaine manière la dilution de la gare dans la ville (les façades latérales ne bénéficiant pas des mêmes conditions de mise en scène que la façade principale), en même temps qu'on se propose de rafraîchir la soudure de morceaux de ville en recomposition (l'arrivée d'Euralille d'un côté, la rue du Molinel de l'autre, dont les boutiques ont changé, les grossistes cédant le pas aux magasins de détail).

Le temps de l'enquête a précédé celui de ces réaménagements, dont on ignore les effets éventuels sur les pratiques du lieu. Les "flux" principaux observés en temps usuels semblaient marqués avant tout par le modèle du contournement du bâtiment-voyageurs, qui est aussi relatif à la provenance et à la direction des passants (la rue du Molinel étant moins empruntée). En certaines circonstances extraordinaires (feu d'artifice du Premier de l'an tiré à Euralille, dans le Parc Matisse, et arrêt total des transports en commun urbains pour cause de grève), la "boulevardisation"[18] de la gare pouvait être observée avec netteté.

> L'absence de métro aidant, le dessin formé par le reflux des badauds venus assister au feu d'artifice a des contours particulièrement nets. (…) La gare est empruntée comme couloir d'accès, la plate-forme transformée en boulevard. Peut-être les aménagements récents facilitent cet usage (en rendant plus vide et plus lisible encore la Place des Buisses, débarrassée du kiosque préfabriqué dévolu à la société Transpole, et au sein même de la gare en reculant les deux premiers quais d'une bonne centaine de mètres). La gare sert de croisée des cheminements piétons, desservant par la rue de Tournai les quartiers de Fives et du Mont-de-Terre, par la rue du Molinel les quartiers République, puis Wazemmes ou Moulins, par la rue Faidherbe les rues piétonnes et le Vieux-Lille… *(Gare Lille-Flandres, 1 janvier 2000)*

Mais c'est une autre logique de répartition de l'espace qui retenait l'attention :

> Jamais en effet la séparation des espaces au sein de la gare n'apparaît si nettement : au moment de la plus grande affluence, la plateforme d'accès aux quais est consacrée au transit unidirectionnel des piétons, les usagers et usagères des transports ferrovaires refluant alors dans la zone sous les arcades ou dans le hall de la gare ; mais après ce changement de régime, les usages reprennent leur caractère habituel : le hall redevient l'espace de prédilection des usagers du lieu, la plateforme celui des voyageurs et voyageuses, les arcades formant une espèce de *no man's land* ou plutôt de seuil (plus que zone tampon). *(Gare Lille-Flandres, 1 janvier 2000)*

Encore qu'il faille lire dans cette répartition plus un principe d'organisation (ou d'intelligibilité) de l'espace qu'une distinction absolue. Les observations répétées en "saison creuse", durant l'été, la rendent plus saillante encore. Le hall de la gare est le lieu où se trouvent les billetteries, c'est aussi un point d'accès à la station souterraine de tram et de métro. Les passants et les voyageurs traversent « la salle » ou y font la queue au guichet, mais ce n'est que marginalement un lieu d'attente ; si des pas s'y "perdent", ce sont d'abord ceux des usagers du lieu, qui, à l'inverse, sont moins nombreux à fréquenter la plate-forme d'accès aux quais, et parfaitement absents des quais eux-mêmes.

---

[18] Michel Pinçon, Monique Pinçon-Charlot, *Quartiers bourgeois, quartiers d'affaires*, Payot, 1992.

Cette logique de partition peut être référée autant à la dynamique des usages (attendre un train en gardant un œil sur les quais, un œil sur le panneau indicateur, passer le temps dans une salle éclairée et abritée plutôt que le long d'une plate-forme ouverte à tous vents) qu'au statut différencié de ces espaces. Comme le rappellent les employés de la SNCF, les quais relèvent du domaine privé (l'accès est devenu gratuit après la suppression des « tickets de quai », mais demeure réglementé), le hall est domaine public (auquel l'accès ne peut être légalement restreint). A cette tension fondée sur le statut de l'espace se superpose une tension liée à la double fonction de la gare. L'orientation générale de la gare se lit alors selon un axe commerce / ville, fonction de services : transport et compléments commerciaux, espaces voyageurs / qualité "urbaine", fonction d'hospitalité attribuée à la ville et espaces des déclassés.

Dans un domaine public dont on ne peut limiter l'accès, les équipements commerciaux sont utilisés par les aménageurs comme des dispositifs d'éviction des usagers du lieu. Le débouché de la station de métro forme dans le hall de la gare une sorte de puits d'accès ; avec sa petite margelle ceinturant les escaliers, l'endroit était un des emplacements accessibles aux usagers du lieu de toutes catégories qui y prenaient volontiers appui. L'implantation de distributeurs automatiques de friandises est présentée par cette responsable SNCF comme une réponse à cette présence jugée indésirable, plus qu'insécure (on notera que la « gêne » occasionnée est d'abord visuelle). Une réponse en deux volets : non seulement parce qu'à la place des « marginaux », on met des « appareils concédés », mais en outre parce que contre la logique du stationnement, on impulse ou tente d'impulser celle de la circulation.

> …essayer de mettre des appareils concédés de telle façon que ce soit sur les flux, et puis à l'extrême quelquefois, si on voyait un endroit qui serait propice à un attroupement, on essaie de mettre justement ou des téléphones ou des autres appareils justement pour qu'il y ait un va-et-vient de personnes qui ne favorise pas les attroupements dans les coins. Donc ça, on y veille, ça c'est sûr, c'est une de nos premières démarches, c'est d'éviter tout ça. (…) Par exemple, la gare de Lille-Flandres autour de la bouche de métro, il y avait énormément de jeunes, il y avait…, bon, il se passait quelque chose, enfin pas uniquement des jeunes mais voyez un peu tous les marginaux, jeunes ou vieux, qui étaient là. Donc, c'est vrai, ce n'était pas agréable d'être autour de la…, d'être dans cet espace et de se faire, eh bien interpeller etc… C'est vrai que c'est gênant quand on en voit aux alentours. Donc ce qu'on a commencé à y mettre, c'est, par exemple, des appareils concédés, des distributeurs de bonbons, de friandises ou autres, ce qui engendre des allées et venues (…). Disons que nous-même on amène outre le personnel…, disons outre la police, qui est là en permanence, disons que l'on essaie au niveau de la politique d'aménagement d'éviter déjà de créer des zones à risques disons. *(responsable commerciale, SNCF)*

Parce qu'elle s'appuie sur les usages attendus des voyageurs, cette tentative d'éviction des sédentaires par l'aménagement est plus "maniable" que les politiques basées sur l'activité des corps de police publics ou privés bornées par le statut juridique du lieu, dont elle s'annonce un complément.

L'espace de la gare est donc travaillé par ce couple de tensions : tension liant la gare à la ville, d'une part, tension entre commercialité et hospitalité, de l'autre. Les dynamiques qui animent le lieu sont prises dans ce faisceau paradoxal. L'ouverture sur la ville et la multiplication des points d'entrée et des motifs d'attraction favorise et facilite circulation et passage, tandis que le lieu reste par excellence celui de l'attente et du stationnement. Les aménagements successifs peuvent se lire comme cette tentative de doser passages et arrêts, circulation et fixation ; ils visent à améliorer le séjour et à accueillir la ville, tout en développant des stratégies pour limiter et contenir la présence de ses franges.

8.2.2 La gamme des poses

Parler des dynamiques du lieu ou des principes qui en permettent une intelligibilité, c'est adopter un point de vue surplombant, et proposer une vision schématique du lieu. Si celle-ci est le résultat croisé de politiques d'aménagement et d'une sédimentation des pratiques, par définition cette vision ne rend qu'imparfaitement compte de la variété de ces dernières, ni, par surcroît, des logiques qui les animent. On se propose ici de parcourir le trajet inverse, c'est-à-dire non plus observer dans ses grandes lignes la répartition de l'espace comme le résultat d'un dépôt d'intelligence, mais de remonter le fil de ces sédimentations et d'observer, du côté des "usagers du lieu", les pratiques d'espace. Deux dimensions sont mobilisées : celle des positions dans l'espace (les emplacements et les déplacements) et celle des modalités de la présence. Le croisement de ces deux dimensions permet de compléter nos hypothèses sur les ressources qui fondent l'attrait du lieu.

Certains emplacements sont communs : ainsi on a vu que l'usage du lieu était d'abord celui du hall de la gare. Les populations s'y distinguent alors par leur mise vestimentaire, leur maintien, l'allure de leur pas, le ton de leur voix (volume sonore), la taille des regroupements, les postures corporelles adoptées (assis / debout, en appui ou non sur un mur, une vitrine, un guichet), les activités apparentes. C'est de ce type d'indices que se nourrit l'observation ; s'ils présentent des risques (en particulier celui d'être lacunaires ou de flirter plus avec une sociologie spontanée qu'avec des catégorisations établies), ils paraissent adaptés autant aux conditions de l'observation qu'à son cadre (dans la mesure où ils peuvent être pris comme des écarts graduels aux normes comportementales qui sont celles de ce type d'espace).

D'autres emplacements sont comme réservés : on n'y rencontre qu'un certain type d'usagers du lieu. A l'intérieur de la gare, les déplacements trahissent ainsi des stratégies différenciées d'occupation de l'espace. En élargissant le champ, on peut tenter de repérer à partir des autres lieux fréquentés et des modalités de leur fréquentation (dans la mesure des informations recueilllies) ce qui fait de la gare un lieu-ressource.

On peut schématiquement mettre en évidence deux postures antagoniques dans l'usage du lieu gare ; elles servent de pôles extrêmes dans un *continuum* de possibles.

Le retrait

Cette posture est la plus "évidente", en d'autres termes la plus repérable, en dépit des continuités relevées avec les normes d'effacement de soi communément acquises en ces lieux d'anonymat. Typiquement, elle est le fait d'individus souvent isolés, parfois associés à deux ou trois. Elle concerne avant tout des hommes, d'âge mûr ou plus avancé, sans domicile. On les trouve assis, ou allongés pour un somme, jusqu'à ce que la vigilance des « agents de sécurité et de prévention » ne les rappelle à une pose plus "décente".

La forme la plus avancée de cette posture de retrait a son lieu emblématique : le palier situé entre domaine SNCF et domaine Transpole, où se retirent régulièrement ceux qui sont communément appelés « les clochards », entre photomatons, photocopieurs, appareils à fabriquer des cartes de visite… et toilettes payantes. Le choix de l'emplacement n'est pas anodin : ce lieu qui n'en est pas vraiment un, dédié au passage ou à des besoins vite expédiés et peu publicisés, est en outre au croisement de deux domaines de propriété – et donc d'intervention. Partant du hall de la gare, on quitte le domaine SNCF, lieu public, durant la descente en escalator, domaine régi par la société Transpole, puis l'on retrouve un domaine SNCF le temps de quelques pas, au-delà desquels le domaine Transpole recommence… Rien ne permet bien évidemment au passant de repérer cette imbrication des propriétés. Les logiques d'intervention sur chacun de ces domaines tendent à

converger, certains corps de police ayant d'ailleurs un champ d'action transversal, mais les difficultés du partenariat et les statuts différenciés des espaces (public ou privé) ne suffisent pas à leur homogénéïté.

Bien sûr, ce lieu emblématique n'épuise pas la description de cette posture. On la retrouve dans d'autres lieux, certains tout aussi marqués par une ambiguïté de statut, comme si l'entre-deux permettait l'invention, ou, ici, facilitait la station. Par exemple, les terre-pleins meublés de bacs à fleurs qui divisent la partie de la rue dévolue aux automobiles, devant la gare, sur lesquels parfois les piétons qui traversent hors des passages prévus trouvent appui ; ni trottoir, ni voie routière, ni tout à fait point de passage, ni tout à fait point d'arrêt, ces équipements qui sont d'abord pensés pour les besoins de la régulation des flux trouvent là un usage singulier. D'autres lieux, enfin, sont bien moins en vue, comme les quelques recoins de la gare, vite épuisés, ou encore la façade latérale, côté Place des Buisses.

Cette posture recouvre également une modalité de l'activité de manche, celle qui repose sur une mise en scène le plus souvent muette de la pauvreté ou du handicap. La sollicitation n'est pas verbalisée mais repose sur une intelligibilité visuelle immédiate. Ce type de manche n'a pas cours dans l'enceinte de la gare : rappelons que dans le bâtiment voyageurs, les "agents de sécurité et de prévention" veillent à son endiguement. Cette modalité particulière de l'activité de mendicité reposant sur une mise en scène explicite de la demande, son exercice dans la gare même est compromise : c'est sur ses abords immédiats qu'elle est reportée, aux portes de la gare…

> En travaux côté rue de Tournai, la façade de la gare est doublée d'échafaudages. Un homme d'une quarantaine d'années y a pris appui, assis très soigneusement, jambes parallèles et dos très droit, tête baissée. Il est vêtu de façon très méticuleuse, porte un costume, une chemise boutonnée jusqu'en haut malgré la chaleur de cette fin d'été. Il garde les yeux au sol, n'a ni pancarte ni gobelet, demeure immobile, silencieux. Seules émergent ses deux mains jointes, paumes ouvertes, en appel aux passants qui filent prendre le train. *(après-midi de semaine, août 1999)*

…ou sur le chemin qui y mène. Ce qui nous éloigne de la gare… et dévoile la rareté de cette pratique en ce lieu. C'est que de manière générale "le retrait", forme dissonnante, est peu praticable dans le bâtiment-voyageurs ; c'est délibérément du côté de la ville qu'on le recense, c'est-à-dire près de l'entrée principale du hall ou aux pourtours du bâtiment-voyageurs.

Faire salon

Cette posture semble le type même de la mise en scène de la discrétion ; elle est principalement celle d'hommes d'origine maghrébine, âgés de cinquante à soixante ans, portant veston, toujours debouts, attentifs à conserver un maintien droit, un ton de parole bas et feutré au cours de conversations qui ne concernent jamais que deux ou trois personnes à la fois. Leur pas est lent, posé, les groupes se font et se défont dans une apparence de ballet, avec une telle fluidité qu'il est difficile de mesurer l'importance de cette population que l'interconnaissance relie.

Régulièrement présents dans le hall de la gare, ils en occupent alors les franges, les coins si possibles, sans se tasser ni se déployer, toujours debout, à proximité d'un mur ou d'un équipement quelconque, rarement un emplacement trop exposé. Parfois ils déambulent en solitaires et se fondent pour un moment parmi les voyageurs en attente, sur la plate-forme, manifestant toujours cette indifférence polie commune aux citadins ordinaires.

Certains abords extérieurs de la gare leur sont également accessibles, la Place de la Gare et sa fontaine, la Place des Buisses aussi, où parfois quelques mots sont échangés avec un chauffeur de taxi.

Tuer le temps

Ces deux pôles sont schématiques ; ils forment les bornes d'un continuum de manières d'être au lieu. C'est le plus souvent dans cet éventail de postures intermédiaires que se rencontrent des populations jeunes, essentiellement masculines. Le plus souvent debout, on les rencontre sur la Place de la Gare et dans la salle des pas perdus, principalement, sans qu'une préférence soit marquée pour des emplacements reculés ou liminaux (près des portes) ; de façon générale ils sont plus mobiles. Les groupes qui éventuellement se forment peuvent être plus étoffés, pourtant c'est moins la taille des groupes qui est discriminante (de deux ou trois à quatre ou cinq personnes) que la dynamique de leur constitution (mouvements plus rapides, rendant les trajets plus repérables). Les modalités de l'attention portée à l'entourage diffèrent également : là où ceux qui "font salon" adoptent la même « vigilance feutrée » (S. Dubuisson, A. Hennion, V. Rabeharisoa) que les passants ordinaires, les regards de ceux qui se trouvent en position intermédiaire peuvent se faire plus directs et fixer ouvertement la cible de leur attention.

Les postures relevées peuvent être prises comme des indicateurs ou plutôt des balises signalant la diversité des usages et des usagers, dans la mesure où, schématiques, elles agrègent les traits marquants d'un ensemble de poses, en y associant une population-type. Mais il s'agit bien de types : aucune population ne détient l'exclusive d'une posture, de la même façon qu'une même personne ne se trouve jamais figée dans une même et unique pose. Et puisque nous parlons de mises en scène, rappelons que ces poses sont vouées à être tenues en public, à destination d'un public aussi. Elles sont ainsi des adaptations évolutives en fonction des situations et du jeu des autres acteurs, marquées par des ruptures, marquant les changements de séquence.

8.2.3 La gamme des lieux

On peut donc chercher à distinguer les populations selon leur manière d'habiter le lieu ou d'occuper l'espace, mais aussi selon l'espace habité ou, si l'on préfère, en montrant combien la variété des logiques d'usage du lieu se traduit par la variété des espaces accessibles. Les continuités spatiales perdent leur caractère d'évidence : là où la Place des Buisses, qui accueille les accès au réseau de transports urbains, paraît dans la continuité naturelle de la gare, voire d'Euralille, les usages démontent cette apparence univoque. On a vu que les aménagements récents de la gare traitaient cette plate-forme comme un complément du pôle transport, dans un effort d'intégration de la gare à son environnement urbain (à la multimodalité des moyens de transport s'ajoutant la visibilité accrue de la liaison au centre commercial). Pour ce vendeur de rue la continuité est également avérée :

> Anirban, comme d'autres ressortissants du Bangladesh exilés à Paris pour raisons politiques, monte à Lille chaque week-end vendre des posters bon marché, exposés à même le pavé ; le samedi après-midi il s'installe sur le parvis du centre commercial. Un jour, écrasé par la chaleur, il s'adosse contre la façade de la gare, versant Place des Buisses, pour trouver un peu d'ombre. Il n'a pas l'impression de transgresser le "plan d'occupation des sols" propre à son réseau de vente (une dizaine de vendeurs, tous de même origine et ayant des parcours similaires, dont les emplacements et horaires de travail sont codifiés), et ne fait en réalité que se déplacer de quelques dizaines de mètres sur une même ligne, captant un peu plus haut le flux piétonnier qui relie le centre commercial au centre-ville. *(août 1999)*

Mais chez les jeunes rencontrés cette place semble "déconnectée" de la gare, ne relevant pas du même territoire (entendu comme région de significations). Au cours des entretiens informels, le thème fut introduit dans un premier temps en liaison avec la question de l'approvisionnement en "cachets" ou autres psychotropes ; au fil du temps le lien entre ces deux thèmes s'est distendu, jusqu'à se dissiper. Qu'ils soient ou non usagers de drogues, qu'ils aient ou non "touché à la came", les jeunes sans domicile qui fréquentent la gare sont unanimes : Place des Buisses, « il ne se passe rien ». Cette disjonction déborde la seule question des échanges de psychotropes ou des rencontres qui y sont liées : les jeunes rencontrés n'y sont pas, loin de là, tous intéressés. De fait la présence de populations jeunes liées à la gare n'a jamais été recensée sur la Place des Buisses. A tel point que l'endroit peut être choisi pour donner un rendez-vous que l'on souhaite discret, pour préserver une rencontre des regards du groupe de pairs :

> Après deux semaines d'absence à la gare je retrouve dans le hall Cédric, 25 ans, sans domicile, buveur de bière et vendeur occasionnel de cachets. Sa stratégie à mon égard change (Nour étant "tombé" et donc absent), sa défiance et sa réserve ont fondu et il s'érige en protecteur. Lorsque je le rejoins et le salue, il s'écarte des hommes en compagnie de qui il buvait de la bière, m'entraîne quelques pas plus loin et marque également la rupture de façon discursive (sur le thème "je sais me tenir, moi"). Il refuse de vendre des cachets à un demandeur parce qu'il ne veut pas, "pas devant toi". Lors d'un incident avec ses précédents compagnons (l'un d'eux se colle à moi et tente de me mettre "une main au cul" dixit Cédric), il défend son honneur peut-être autant que le mien (…) et dans sa parade argumente "c'est ma belle-sœur (répété), t'y touches pas". Il parle des dangers encourus à la gare par une fille, "si elle est avec un mec, ça va"… En contrepoint, pour la première fois Cédric parle de son avenir : "Maintenant je veux faire ma vie, faire ma vie, trouver une copine avec qui je reste, faire ma vie, m'installer".
>
> Je prends congé, on prend rendez-vous pour le lendemain, je propose l'heure et lui laisse fixer le lieu : "Pas dans la gare, pas dans la gare", martèle-t-il, pour éviter que notre rapprochement soit interrompu et compromis par l'arrivée d'autres personnes ("y'a des mecs qui vont venir"). Rendez-vous donc "là où il y a les taxis", seule façon de désigner la Place des Buisses (j'emploie la taxinomie officielle mais Cédric lui préfère une taxinomie fonctionnelle). Il s'inquiète de ma connaissance du lieu ("tu sais pas où c'est"), comme un rappel de mon étrangeté au lieu (sur le même ton précédemment il me supposait ignorante d'un vocabulaire courant dans le milieu "Nour est tombé, il est tombé, il est tombé, tu sais ce que ça veut dire ?" —c'est vraiment de ce registre-là, de test, au moins autant qu'un procédé rhétorique traduisant l'inquiétude). *(août 1999)*

La Place des Buisses fait figure d'îlot ; parmi les usagers du lieu, on y trouve dans la posture du retrait les hommes les plus âgés et les plus isolés. On y rencontre aussi les hommes maghrébins précédemment décrits, ceux qui "font salon" avec une constance telle qu'ils partagent avec les chauffeurs de taxis, autres habitués des lieux, une certaine familiarité.

A l'échelle du quartier les lieux accessibles aux sédentaires de la gare mettent en espace un clivage fondé sur l'âge et (schématiquement) le type de psychotropes consommés : des plus vieux, buveurs de bière, se distinguent les plus jeunes, plus souvent toxicomanes. Le dédoublement (en 1992) d'une structure privée d'accueil de jour de personnes sans domicile accuse cette distinction sommaire. La même association, institution incontournable dans le champ du travail social à destination des sans domicile dans la région lilloise, dispose désormais dans le quartier de gare de deux antennes, ouvertes exclusivement en journée[19], sur un mode large le matin (une salle est ouverte, les inscrits peuvent y prendre le café), sur rendez-vous l'après-midi (rendez-vous avec des

[19] Dans d'autres lieux de la ville, plus périphériques, voire même en bordure des boulevards périphériques, là où s'arrête la ZAC Euralille 2, d'autres antennes proposent un hébergement d'urgence.

employés de cette institution, ou des intervenants extérieurs : médecins, coiffeurs, etc…). En outre, divers services sont proposés (refaire des papiers d'identité, utiliser le siège de l'association comme adresse, prendre une douche ou laver du linge, …). Tandis qu'à l'ABEJ-Solidarité, rue Sainte-Anne, le public reçu est constitué d'adultes de plus de 25 ans, au Point de repère, Place Saint-Hubert, l'accueil est réservé aux 18-25 ans.

Cette distinction, bien sûr, a trait aux besoins spécifiques des sans domicile de cette classe d'âge, qui ne peuvent, par exemple, prétendre au Revenu minimum d'insertion. Incidemment, la création d'une antenne spécialisée indique peut-être la part accrue de ces publics (en tous cas, le nombre de personnes inscrites au Point de repère, principalement des hommes[20], est conséquent : en 1999, il y avait environ 800 inscrits à l'année, dont une vingtaine de femmes, pour une fréquentation journalière d'environ 40 à 50 personnes). Outre trois postes administratifs, et les intervenants extérieurs, à l'été 1999 onze personnes étaient ainsi employées dans cette antenne[21]. Pourtant cette distinction par l'âge se double d'une spécialisation des interventions : l'antenne de la Place Saint-Hubert, est ainsi investie, par l'entremise de ses employés, d'une "mission de réduction des risques liés à la toxicomanie" qui comporte, en outre, un volet préventif. Se trouvent ainsi constitués, schématiquement, deux publics, par l'âge et les consommations psychotropiques.

Cette division institutionnelle se double d'une répartition des lieux « de travail » et de sociabilité. Par "travail", il faut entendre ici une activité bien particulière, « faire le parking », c'est-à-dire aider les automobilistes qui se garent à trouver une place de stationnement, et tenter de récolter quelques pièces en échange de ce service. Il y avait rue de Roubaix un terrain vague où cette pratique était répandue, et très codifiée (l'emplacement était réservé à quatre ou cinq hommes plutôt âgés, entretenant avec les habitants et employés travaillant dans le quartier des relations marquées par la régularité). Sur ce terrain, des immeubles de logements ont remplacé les places de stationnement. Il n'existe plus dans le quartier de gare de parkings de ce type, soit que les terrains aient été construits, soit que le stationnement ait été plus strictement réglementé (installations de parcmètres, etc…). Ces pratiques de placement se repèrent dans d'autres morceaux de la ville, sous des modalités spécifiques semble-t-il (ainsi, sur la place du marché dans le quartier populaire de Wazemmes, ce sont plus souvent de jeunes adolescents qui ont cette activité ; sur d'autres places, dans les quartiers du centre-ville, ce sont des hommes adultes, parfois âgés). Pour autant, dans le quartier de gare, la pratique subsiste, et, là encore, sa répartition dans l'espace recouvre une différence d'âge. Les plus jeunes « font le parking » Place Saint-Hubert, sans que l'activité soit ni organisée collectivement ni réservée.

> Après une heure et demie de "travail", Nour a gagné moins de trente francs, c'est peu. Il reste un coin de place en friche, sans parcmètre, de quoi garer cinq voitures bien placées. Un couple arrive en voiture, la jeune femme conduit, le jeune homme qui l'accompagne parle. "C'est payant, ici ?", demande-t-il à Nour qui lui répond par l'affirmative, mais qui arrange les choses en désignant ce coin de place : "Ici, c'est toujours gratuit". Le jeune homme descend de voiture, circonspect, regarde de près l'emplacement, mesure du regard la place disponible, Nour indique la bonne manière de se garer, le jeune homme est convaincu. Nour s'empresse et aide à la manœuvre, plutôt serrée. En partant le jeune homme lui donne de la menue monnaie, un franc ou deux.

[20] Sans entrer dans le détail, précisons que cette part moindre de femmes est aussi liée à une spécialisation des institutions.

[21] Les types de contrats sont divers, mais on note la part des "emplois aidés" : deux anciens objecteurs de conscience ont été embauchés *via* le dispositif d'emploi-jeunes, quatre personnes sont employées au titre des emplois-ville…

D'une voiture qui se gare descendent de jeunes adultes, partis pour une balade en centre-ville. Nour reconnaît l'un d'eux, s'approche pour le saluer. Le jeune homme l'interpelle sur un ton anodin, "ah ! t'es bronzé…", quelques nouvelles d'amis communs de Roubaix sont échangées, finalement Nour "dépanne" le jeune homme de quelques pièces. Sur la place, assis par terre, deux jeunes hommes sans domicile passent le temps. Ils passent le temps, vraiment : dans une discussion ultérieure j'apprendrai qu'eux-mêmes ne font pas "le parking", du moins pas encore. Le Point de Repère est fermé, une employée tente en vain de les convaincre d'aller plutôt dans le Parc Matisse, les tutoie tour à tour. "Tu devrais aller dans le Parc, dans l'herbe, tu serais mieux qu'ici, en plein soleil". Elle demeure debout quelques minutes, indécise, perplexe, insiste encore, puis abandonne et rentre dans le local de l'association. On discute un moment tous les quatre, on fait connaissance, on parle des voitures garées devant nous, citées par leurs numéros d'immatriculation, ils parlent des voitures qu'ils auront "plus tard". Un peu plus tard, Nour décide d'arrêter pour aujourd'hui. Du coin de la place, il se retourne, et, voyant que les deux jeunes sont restés assis, lance à l'un d'eux "Hé ! C'est bon, hein. Tu peux travaillller. Le pain c'est pas que pour moi, tout le monde il le mange…". C'est ainsi qu'il m'explique le système de chasse gardée que maintiennent d'autres, refusant qu'on travaille sur "leur" parking, système que Nour refuse pour lui, comme il refuse de le mettre en place. Commentant l'immobilité du jeune homme, il me prend à témoin : "Il me prend pour Dieu, ou quoi ?". *(Place Saint-Hubert, août 1999)*

Les plus âgés font « le placier », comme disait ce commerçant du quartier, derrière l'Eglise Saint-Maurice, mais cette activité, devenue très rare, tend à disparaître. De la même façon, on pourrait relever que les lieux d'attente, points de rencontre, les points de chute où s'échangent des nouvelles, tendent à distinguer les plus jeunes des plus âgés. Plus précisément, il faudrait dire : il y a des lieux où l'on ne rencontre que des jeunes (Place Saint-Hubert), tandis que les lieux occupés par les plus âgés sont plus souvent mixtes (sur le Parvis Saint-Maurice, les bancs sont aussi des lieux d'arrêt des piétons en balade dans les rues commerçantes, les trottoirs de la rue Sainte-Anne sont des lieux communs).

Il faut donc considérer la gare et ses dépendances (les lieux qui y sont associés) comme des espaces à géométrie variable, dessinant des territoires discontinus. Mais dans le même temps, il faut relever que la co-présence en certains endroits n'est pas coïncidence des significations prêtées à l'espace (ou : des ressources qui y sont recherchées). En d'autres termes, c'est à la lumière des autres lieux fréquentés que l'on peut tenter de comprendre ce qui fait l'attrait de la gare. C'est dans la distribution des activités selon les lieux que l'on peut esquisser des hypothèses explicatives de la présence en gare de ces "sédentaires".

Le lieu à tout faire

Pour certains, la gare est à la fois un lieu de sociabilité et un lieu où "faire de l'argent" (c'est-à-dire ici, faire la manche). Dans le même lieu se superposent les ressources de la familiarité (rencontre ou évitement d'autres habitués) et celles de l'inconnu (appel aux passants pour quelques pièces de monnaie). Soit que d'autres types de ressources monétaires possibles sont inconnues…

Franck, âgé d'une petite vingtaine d'années, vient "tous les jours" à la gare, "pour faire/ trouver de l'argent" ; ses lieux et horaires de travail sont précis, il se tient devant tel Relais H de 8h à 9h ou de 9h à 10h, ça marche bien dit-il, surtout quand c'est pas l'été ; ce matin-là en 40 minutes il a fait 46 F. Je lui demande si le parking ça marche aussi bien , il ne voit pas de quoi je parle, il faudra que j'explique ; "Il faudra que j'essaie" dit-il en me regardant chaleureusement, comme si je lui avais refilé un bon tuyau. *(Gare Lille-Flandres, août 1999)*

Soit que d'autres principes de distinction que spatiaux soient utilisés. Horaires et poses distinguent alors les séquences.

> Aïmane a peut-être une cinquantaine d'années. Toujours avenant, mais toujours mutique, il m'accueille avec le sourire mais nos échanges se bornent à des propos généraux. Je crois comprendre qu'il est hébergé dans un foyer, dans un quartier populaire, près d'une station de métro. Le quartier de gare semble son principal lieu de vie, de jour, la semaine durant ; familier du lieu, il y a ses repères, ses habitudes, ses connaissances aussi. Tôt le matin il lui arrive de faire la manche, assis dans le couloir qui relie station de métro et gare SNCF, un simple gobelet signalant la demande, à l'heure où passent à pas pressés les travailleurs du matin, ceux qui courent pour attraper un train, TER ou TGV. L'après-midi, on le rencontre presqu'à coup sûr dans le quartier, entre la place de la gare, le parvis de l'église, le trottoir de l'ABEJ… étonnante complémentarité des trois points de ce triangle. *(juillet-août 1999)*

Plusieurs témoignages convergent : la manche paraît plus rémunératrice quand elle est matinale, période où les "sédentaires" se font plus rares. Mais la spécialisation des temps est loin d'être absolue ; la frontière entre périodes ouvrées et périodes chômées est plus volatile.

> Franck fait la manche (c'est mon vocabulaire, qu'il ne récuse pas) tous les matins, cet après-midi là il discute avec Lydéric, qui après trois heures de manche (=70F, bonne journée, il a mangé et il lui reste 26 F, il achètera même des cigarettes) se voit contraint de reprendre son activité (Zora, en remboursement d'une dette, lui donne cinq minutes pour trouver 10 F et une cigarette). *(Gare Lille-Flandres, août 1999)*

Le cloisonnement des activités

Il semble que cette superposition en un même lieu d'activités relevant de registres différents soit avant tout le fait de personnes hébergées en foyer, c'est-à-dire disposant d'autres lieux de vie que ceux des espaces publics de la gare ou de la rue. Pour d'autres, savoir cloisonner les activités apparaît comme un enjeu d'importance, qui garantit la non-dissolution de l'identité dans le statut déjà pesant de quêteur. C'est ainsi que Nour conçoit sa « fierté ».

> Nour est né à Roubaix il y a trente ans et rêve de partir, Marseille, le soleil, parce que "y'a quoi ici ?". Il a commencé a *dealer* (de l'héroïne, de la cocaïne parfois), avant de commencer à consommer, est "tombé" pour cela avec son frère, a pris cinq ans. Parti de chez son amie, il est sans domicile, met sa fierté dans le fait de refuser les foyers où "ils mélangent tout le monde" et avouera tardivement, avec répugnance, dormir dans des squatts délabrés. Il suit avec ellipses un traitement de substitution.
>
> Sa fierté, c'est aussi d'avoir été, il n'y a pas si longtemps, "bien habillé, Reebok, et tout". Vivant dans la rue, il porte un soin très marqué à son apparence vestimentaire, emprunte un chapeau, prête un T-Shirt… Plusieurs jours durant, il demeure très fâché, quand un compagnon par négligence reporte de deux jours la possibilité de laver des vêtements au Point de repère. Notre première entrevue, dans une situation collective, est rythmée par ce leitmotiv : Nour "a sa fierté" (ne pas dormir à la gare, ne pas aller à l'ABEJ –j'apprendrai plus tard qu'il en est interdit d'accès, pour une bagarre datant de quelques mois– ou "dans les foyers, tout ça", ne pas faire la manche).
>
> Malgré nos longues heures de discussion précédentes (qui ont porté sur la dope, le trafic, la prison, sa situation conjugale et familiale, thèmes dont l'évocation est parfois douloureuse, qui sont suspendus, sur lesquels on revient), Nour est gêné la première fois que je le rencontre Place Saint Hubert, il "fait le parking" et n'avait pas prévu de se montrer sous ce jour-là. Parce que la solitude est trop pesante (et coupe de certaines ressources) il partage cette activité avec un compagnon soigneusement choisi (relations d'aide, toujours négociées). Cette activité m'est présentée comme un "travail", Nour tire quelque fierté de cette façon de se procurer de l'argent : "c'est de l'argent honnête, pas de l'argent volé", à la différence de l'argent que quelques années plus tôt il tirait du *deal* : "L'argent tombait de mes poches, je comptais mais je faisais ça (geste de mettre très rapidement dans sa poche un billet vite palpé) et parfois ça tombait, quand je comptais ensuite je me rendais compte que ça manquait, bof, je le rattrapais bien" ; "l'argent sale, ça part vite". Nour pourtant garde tant que possible le silence sur "le

parking", bien que cette activité ne soit pas délictueuse. Nous nous séparons un jour à l'heure de traiter avec un *dealer* de cachets, rencontré dans le hall de la gare, Nour se penche à mon oreille et, chuchotant, me donne rendez-vous pour le lendemain "sur le parking". Il veille à se placer de telle sorte que cette information échappe aux yeux et oreilles indiscrètes, comme pour ne pas se dévaloriser à avouer qu'il "travaille" et "fait de l'argent honnête", en tout cas pour ne pas mélanger les genres. *(juillet-août 1999)*

A chaque espace correspond ainsi un registre de rôles différents, la gestion des apparences commandant alors de cloisonner soigneusement les lieux et les activités qui y sont associés. En réponse aux contraintes extérieures, chaque espace est doté d'une qualité propre. Plus reculés, certains lieux font office *d'entre-soi*, où les poses peuvent se faire plus "relâchées" (s'asseoir ou s'allonger), où les nouvelles circulent, comme de menues marchandises (du chocolat, des bières, des joints…), où certaines transactions sont possibles (trouver quelqu'un qui ait une écriture de médecin pour profiter de l'aubaine d'une ordonnance officielle à laquelle on puisse rajouter certains médicaments convoités, proposer au recel divers petits objets), où surtout la solitude peut être rompue, les propos extravagants sans que personne s'en offusque et même, se donner en spectacle pour une tirade flamboyante et trouver du public.

Nous sommes une petite douzaine sur le trottoir de la rue Sainte Anne. Sauf une dame et moi, le public est masculin. Il y a des jeunes et des plus vieux (les âges s'étendent de la vingtaine à la soixantaine), à part égale, parfois d'un côté à l'autre de la rue les regroupements recouvrent les groupes d'âge, mais ce n'est pas si marqué. Il y a aussi un ou deux esseulés, qui tranchent dans cette ambiance de familiarité. Il y a ceux qui restent, et ceux qui passent. Parmi ceux qui passent, certains utilisent le lieu comme un repère : ils viennent à la recherche de quelqu'un, d'une information sur un "plan" quel qu'il soit (du recel aux cachets en passant par des informations plus triviales), ou encore ils viennent se montrer (à l'arrivée d'un homme, vêtu de neuf de pied en cape, arborant un portable, une petite sacoche en cuir, des chaussures neuves également qui lui blessent les pieds, Cédric laisse échapper : "tiens ! Il est sorti…" –de prison). Mais il y a aussi ceux qui passent par obligation, viennent prendre leur courrier, et partent au plus vite, sans s'arrêter.

Il y a peu de passage dans cette petite rue ; une bonne sœur, trois femmes de milieu populaire discutent un moment sur le trottoir, des enfants autour d'elles, quelques personnes qui travaillent dans le quartier, plutôt chics, qui descendent de grosses voitures et lancent discrètement, autour d'eux, des regards précautionneux. Leur allure est pressée. Parmi ces gens plutôt aisés, les femmes sont saluées, toujours très poliment, tellement que c'est presque obséquieux. D'autres passages invitent à des scènes cocasses, saluées dans l'hilarité générale, comme lorsque des agents de la police municipale s'apprêtent à verbaliser la voiture d'un éducateur de l'ABEJ, mal garée : un des hommes présents s'empresse de les en empêcher, va prévenir l'éducateur, revient, fait durer la scène, devant laquelle les policiers se trouvent un peu désemparés, ont du mal à trouver une contenance. Cet éducateur fait le lien entre la rue et l'institution, se montre cordial, va chercher les uns, prend des nouvelles des autres, mais son domaine reste l'intérieur, dans la rue il est comme tout le monde, pris par le spectacle, sans préséance.

Le spectacle. Certains l'animent ; certains en font les frais ; certains le regardent, d'autres le commentent. Un homme surtout se charge de la mise en scène, la sienne propre et la scène où sont impliqués ses partenaires. C'est un homme d'une cinquantaine d'années, il descend sa dose de bière mais garde, bon an mal an, la démarche assurée et la voix claire. Comme d'autres hommes du même âge, c'est un des "frères" d'Aïmane, façon de marquer les liens amicaux qui les unissent. Pendant un long moment il joue une scène en duo ; le duettiste, qui reste sobre, est plus jeune (il doit avoir une trentaine d'années), et particulièrement jovial. La discussion est en arabe, tous la suivent, sauf peut-être cette dame d'une soixantaine d'années, Mathilde, qui dort, assise sur le trottoir. Certains essaient de s'accrocher aux propos qui fusent et ne s'interrompent jamais, vifs, sans place pour une réplique extérieure, d'autres en sont tout simplement hébétés, mais tous en sont curieux. Il est question de Bocassa, d'Hassan II qui vient de mourir, de Voltaire…

> Il s'agit bien d'une mise en scène. Les duettistes s'entendent à semer la confusion : si le ton est vif au début, à tel point que certains croient à une engueulade, tout finit par de vastes éclats de rire. Loin d'un revirement de situation, c'est un réel effort de jeu des protagonistes, exercice auquel l'un des deux est plus rompu (il enchaîne sur un solo, improvise une chanson, raconte des histoires, vante les qualités de Mathilde, sa manière de faire le couscous "pour les invités", joue au médecin avec Aïmane, qui, justement, attend son rendez-vous…). Les hommes présents ne s'y trompent pas, se font prendre au jeu, hochent la tête, gratifient les duettistes de généreux éclats de rire (que ne récolte pas celui qui tente une tirade plutôt acerbe, au sujet de Mathilde qui se réveille douloureusement). Certains en profitent pour me commenter la scène, me traduisent quelques propos, et, surtout, marquent la distance : "C'est vidéo-gag", commente Nour, plus tard un jeune homme que je croise pour la première fois me propose de tourner un film, me suggère un titre pour la préface de "mon livre", se fait passeur des lieux, décrypte et se distancie. *(Rue Sainte-Anne, août 1999)*

Certes les différences (âge, consommation, revenus, trajectoires,…) ne sont pas effacées, ces espaces ne sont pas exempts de conflits latents ou déclarés. Mais tous profitent du même spectacle, et surtout il s'agit de tenir son rang au sein d'un univers social déjà déclassé : c'est là aussi qu'on peut mesurer sa position, l'effort de présentation de soi est parfois moins lourd quand la position du public à qui l'on se compare est moins lointaine. Par contre-coup, cette proximité est pesante. La gare, alors, présente au nombre de ses attraits celui de recevoir un public divers, "les gens normaux", comme le dit ce vigile, ou "les gens bien", comme le dit ce sans domicile. C'est une façon, pourrait-on dire, de s'aérer.

Le relais / l'évitement

La gare est dans ce cas un point de passage, sans être un lieu de vie. Les ressources institutionnelles ou économiques qu'elle abrite y rappellent, impulsent une certaine régularité.

> C'est le cas d'un jeune sans domicile avec qui je n'ai jamais eu de contact dans le cadre d'une relation d'enquête, d'où une certaine difficulté à dresser son portrait. Connu dans le quartier populaire de Wazemmes où il a ses emplacements habituels, il s'y montre souvent affable et disposé à la rencontre, c'est un peu comme s'il réservait sa "sociabilité" à son "quartier de résidence". Je l'ai repéré plusieurs fois à la gare, ou s'y rendant, surtout aux heures matinales (dormant occasionnellement dans une rue du quartier, ou dans un parcours qui va du jus d'orange à Sos-Voyageurs au café chez MacDonald…). Dans la mesure où il y est toujours solitaire, la gare est un passage obligé qui tranche sur sa "vie de quartier".

La remarque, valable pour certains lieux spécifiques (la gare, on vient de le voir, l'ABEJ, où certains passent seulement prendre leur courrier, comme indiqué dans l'extrait précédent), peut être étendue à l'ensemble du quartier, qui, on l'a vu, peut être saisi par les acteurs comme un indicateur de position, duquel on cherche à se dissocier.

Le relais / l'opportunisme

La gare cette fois est encore instituée en relais, mais dans lequel c'est la multiplicité des ressources qui est au principe de l'attrait. La durée du passage est fonction des opportunités qui se présentent. Cette figure fait de la gare un espace urbain par excellence, et met en œuvre cette aptitude toute citadine au flair.

> Zora est née près de Lille, il y a 26 ans, et y a passé l'essentiel de sa vie, ponctuée de séjours de quelques mois à quelques années dans d'autres villes qui la font bien plus rêver : Londres et son mouvement, Marseille et son inaltérable soleil, Rennes où désormais elle vit chez son amant. Elle touche le RMI, fait la manche un peu, mais si elle s'en remet aux passants c'est surtout pour des biens en nature : "moi je m'en fous, c'est juste pour mes clopes". Elle dort par-ci par-là, selon les occasions qui se présentent : chez des amis pour quelques nuits, quelquefois dans un hôtel du quartier de gare où elle négocie des crédits, plus rarement à Euralille mais c'est

bien plus cher, d'où d'autres arrangements : "300 F, on y va à trois (femmes)". "Moi je laisse pas une fille dormir dehors dans un abribus", précise-t-elle au passage, dans une déclaration qui n'a rien de solennel et informe sur le danger (perçu) qu'encourent les femmes seules et la solidarité (déclarée) qui les lie.

Zora connaît bien la gare, dans ses moindres recoins, trouve des planques pour ranger des affaires, cacher un sac de vêtements, parfois les perdre. Elle connaît tout autant le quartier, et bien au-delà, a des repères disséminés dans l'ensemble de la métropole. La gare est un point de chute, parmi d'autres, où elle se sait connue. C'est parfois un handicap (tel café lui est interdit en raison de bagarres passées, mais c'est le moins cher et pour y consommer, elle réajuste le chapeau qui transforme ses traits), mais c'est aussi une ressource, aléatoire, dont elle sait jouer : "tu vas à la gare, tu demandes après Zora", m'indique-t-elle un jour, et, quelques semaines de présence à la gare plus tard, lors de nos retrouvailles : "la vie de ma mère t'étais passée où ?". Elle connaît les institutions et les filons, propose une sortie, une série de combines, voudrait partager des "plans" (échanger les adresses de nos amis respectifs dans des villes diverses, pour facilliter la mobilité), déborde de solutions et d'arrangements.

Zora entretient son monde, entretient les liens qui l'unissent à d'autres habitués de la gare, jeunes ou vieux : elle sait qu'ils sont à double sens. Elle fournit des vêtements, récupérés ailleurs, à Aïmane ("la vie de ma mère c'est moi qui l'habille"), en contre-partie elle sait qu'en se débrouillant bien, Aïmane d'un comptoir à l'autre peut avoir, gratuitement, jusqu'à "trois kebabs" dans le quartier… Elle sait aussi convertir les liens : en juin, Lydéric, qui ne la connaissait pas, lui a dérobé un sac (contenant ses papiers, diverses affaires, un peu d'argent…). Une plainte a été déposée, mais une procédure parallèle est engagée : par un arrangement interne, Zora négocie cette dette, et sollicite les services de Lydéric, qui doit, bien sûr, rembourser, mais aussi au coup par coup se montrer serviable ; il est ainsi, pourrait-on dire, converti en obligé.

Zora joue aussi des plans qu'offrent les inconnus, passagers de la gare. Quelques jeunes voyageurs, Suisses partis pour un tour d'Europe, furent compagnons d'un soir, partageant cigarettes et duvet, la nuit commune passée dans un abribus. C'est une façon de savoir jouer des occasions qui demande du flair plus que de la préméditation. Ce jour-là, sur la plateforme près des quais elle "taxe une clope" pour elle, puis une seconde pour moi avec le même naturel ("et ma copine ?" dit-elle simplement) à trois jeunes italiens d'une vingtaine d'années, assis par terre au milieu de leurs sacs à dos. Zora se renseigne sur eux, veut savoir où ils vont, d'où ils viennent. Soudain elle repère un magazine "porno" que l'un d'eux dissimule maladroitement, s'en empare, le feuillette, s'esclaffe, essaie de me prendre à témoin, l'intermède fini, on s'en va. Comme à mon tour je m'en vais, Zora retourne auprès des voyageurs, prendre du bon temps un quart d'heure encore, avant le départ annoncé de leur train. *(juillet-septembre 1999)*

Pour conclure, on pourrait parler de l'urbanité paradoxale de la gare, espace public qui est à la fois un lieu d'anonymat et un lieu d'interconnaissance. Les ressources du lieu sont ainsi multipliées, pour les usagers du lieu qui peuvent jouer des prises qu'offrent l'un, ou l'autre, de ces plans, voire combiner les deux. Toutefois, ces deux plans qui se superposent l'un l'autre peuvent aussi se concurrencer : difficile de jouer des plis de l'anonymat, de se fondre dans la foule, quand on est repéré du coin de l'œil par des gens connus, usagers du lieu ou employés sur place. Pour ces professionnels de la surveillance, vigiles ou policiers, on voit en effet combien la gare, ou le peuple de la gare, est traité comme un espace familier, avec ses rythmes, ses têtes connues, qui disparaissent quelques temps, réapparaiseent parfois.

Le paradoxe ne s'arrête pas là : les aménagements de la gare en portent la trace, entre ouverture sur la ville et cloisonnement des espaces (ainsi depuis l'hiver 1999 une salle d'attente baptisée "Espace Euraffaires" est réservée aux "grands voyageurs" de la SNCF, ceux qui ont un abonnement annuel et dont le titre de transport de première classe peut faire office de sésame).

Le paradoxe, enfin, concerne les modalités ordinaires du séjour, balancées entre inattention polie[22] et surveillance diffuse, dans un lieu qui est à la fois celui de la rencontre et de l'évitement. Si cet espace public est bien un espace de visibilité, la première compétence des passants est celle de cadrer l'espace social dans lequel ils s'engagent, en d'autres termes de tailler dans cet espace de visibilité et d'en prélever des fragments.

Espace de déclassement, la gare Lille-Flandres est une figure urbaine aisément opposable à celle d'Euralille, modelée par un discours architectural de la modernité. Autres lieux, autres usagers : si les jeunes des quartiers périphériques contribuent à construire la centralité du morceau de ville Euralille, ils refusent vigoureusement de fréquenter la gare, associée à d'autres marginalités, d'autres conditions ("la gare c'est pas mon truc" dit Mourad, 20 ans, habitant Lille-Sud ; la gare, j'y vais pas, "ah non, on me prend pour une pute" précise Aurélie, 17 ans). A l'inverse, le centre Euralille peut être celui d'une normalité retrouvée, pour une promenade amoureuse prometteuse en termes de promotion sociale : Nour a cru "s'en sortir" en sortant avec "une fille bien", "sérieuse" et qui "touchait à rien" : ils se donnaient rendez-vous à la gare d'où ils s'éclipsaient vite, pour rejoindre Euralille, s'asseoir ou s'allonger Parc Matisse.

[22] Cf Erving Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne. t.2 Les relations en public, op.cit*

9. Jeunes à Euralille : squatter les recoins d'une centralité

Présenté comme le moteur du dynamisme économique retrouvé de la capitale régionale, le site d'Euralille s'avère lieu de promenade populaire. Ainsi ce lieu s'offre comme mise en scène exemplaire de "la métropole au double visage" : ce haut-lieu de la centralité est construit comme tel, pour une large part, par les habitants des espaces périphériques de la métropole qui le fréquentent assidûment ; ce sont les ressortissants des territoires de la désaffiliation qui contribuent à son édification. Parmi cette population, les jeunes "des tiékars", les jeunes à casquette, et notamment les garçons, tiennent une large part, non seulement parce qu'on les compte parmi les badauds qui s'animent aux abords du centre commercial, mais aussi, et peut-être surtout, parce qu'ils fournissent un support des plus vigoureux aux représentations du lieu.

Les jeunes garçons rencontrés mettent en avant un usage non-marchand du centre commercial, privilégiant à toute autre la ressource relationnelle que recèle le lieu. Si ce sont ses caractéristiques de fréquentation par le groupe de pairs qui fondent (ou alimentent) l'attrait de la zone Euralille pour les jeunes des quartiers défavorisés, peut-on dire de ce site qu'il est le territoire de ces mêmes jeunes ? En d'autres termes, peut-on passer du constat de la concentration à l'hypothèse de l'appropriation, ou de l'identification de cet espace à cette population ? On verra que cette thèse est à nuancer : si appropriation il y a, alors il faut la qualifier de marginale : c'est aux franges du centre commercial, voire en tournant le dos à Euralille que se constituent timidement des territoires (9.3), c'est dans des circonstances extra-ordinaires dans la vie du lieu et sur un mode plus précaire que transgressif que s'énonce l'attachement au lieu (9.4). En renversant la perspective, on pourra se demander dans quelle mesure les jeunes ne constitueraient pas pour ce site à la mémoire courte un opérateur d'urbanité, permettant à ce non-lieu programmatique de basculer vers le lieu anthropologique[23] (9.1). Car la première ressource que ces jeunes fondent est une ressource relationnelle : un peu comme une loi cumulative, c'est la concentration de population qui attire et concentre encore sur le lieu, et si cette concentration est une ressource, sa dynamique paradoxalement ne produit pas de l'engorgement mais de la dispersion (9.2).

9.1 Euralille sans les jeunes ?

Les jeunes des milieux populaires sont la matière première d'un discours sur le lieu (Euralille) qui est un discours sur l'ordre urbain et social (le centre, la périphérie). L'attraction qu'exerce Euralille sur les jeunes des quartiers périphériques peut être soumise à des interprétations réversibles, interprétations qui renseignent moins sur les pratiques des jeunes que sur les représentations du lieu, difficiles à négocier.

Tout se passe comme si la centralité d'Euralille posait problème. Cela tient à l'inscription géographique du site : logé en cœur de ville, il est bâti sur un nœud de transport qui le met en relation directe avec la périphérie. Cela tient surtout à la nature du lieu : centre commercial de centre ville, voilà une proposition urbaine qui, pour n'être pas nouvelle, a suscité craintes et débats. Dans le projet initial, loger en cœur de ville un équipement usuellement situé en banlieue revenait à résorber l'antagonisme du centre et de la périphérie ; d'autres acteurs ont pu avancer une autre lecture, celle de la volte-face de la ville-centre décidée à faire concurrence en retour à sa périphérie en entrant sur un terrain

[23] Marc Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, coll La Libriairie du XX^{ème} siècle, 1992

qui jusque là lui était réservé. Doté d'une grande surface, ce centre commercial se réclame des attributs prestigieux de la centralité, et « cible » une clientèle aisée, travaillant dans les bureaux à proximité ou habitant « le triangle d'or » local, quartiers résidentiels de communes dont les initiales forment l'évocateur sigle BMW.

Plus que toute autre remarquée, la présence à Euralille de jeunes habitant les quartiers populaires interroge et passionne. Risquent-ils de nuire au nouveau centre commercial, ruinant les efforts déployés pour en promouvoir une image prestigieuse ? On attendait d'Euralille le retour au centre d'une clientèle aisée, c'est l'arrivée d'une population jeune et modeste habitant les quartiers périphériques qui est remarquée. Indépendamment même des risques de délinquance dont on suppose que ces jeunes sont porteurs, c'est l'image du centre commercial qui est en jeu. En témoigne le texte de cette affichette placardée dans les galeries du centre commercial six mois après son inauguration :

> L'accès du centre de commerces, de services et de loisirs pourra être refusé à toute personne dont la présence ou le comportement pourrait être nuisible à la sécurité, à la réputation ou aux intérêts du centre, de ses propriétaires ou de ses exploitants. (source : *La Voix du Nord*, 1 février 1995)

De cette accumulation, la combinaison la plus restrictive indique qu'il y a des personnes dont la simple *présence* peut nuire à la *réputation* de cet ensemble qui évite la triviale appellation de centre commercial. Parfois moins policés, d'autres discours témoignent de cette crainte de voir l'image d'Euralille ternie par la présence décidément trop voyante de jeunes de milieux populaires. Ceux-ci sont observés en groupes de taille restreinte mais appréhendés comme une masse dont on craint qu'elle laisse son empreinte au lieu.

> …c'est-à-dire que l'on a des groupuscules de jeunes qui se retrouvent essentiellement sur le centre commercial Euralille et effectivement, on a des effets de masse, de jeunes qui investissent le lieu, avec tout ce que ça sous-tend comme risques de dégénérescence au niveau du lieu… *(aménageur)*

Dans cette lecture, la présence de jeunes habitant les quartiers périphériques fait peser une menace sur le prestige du lieu. De manière paradoxale, cette jeunesse n'est pas associée à la vigueur et au renouvellement, mais à la « dégénérescence », à la dégradation, la décadence ; on voit jusqu'où entraîne cette métaphore : elle fait du centre commercial un empire naturel à préserver de parasites, d'une présence populaire et juvénile qui présenterait les caractères d'une maladie. Euralille, espace des jeunes à casquette, lieu de la banlieue, serait alors comme une centralité reléguée, « troisième zone » commerciale derrière les pôles du Vieux-Lille, plutôt chic, et des rues piétonnes, plutôt populaires.

Une stratégie est mise en place qui vise à contenir la présence des jeunes de milieux populaires. Trois acteurs de catégories différentes en décrivent les séquences : policer, filtrer, éclater. La multiplication des agents de contrôle aux abords du centre commercial qui, aux dires de ce travailleur social, est conçu comme une poche sécuritaire :

> C'est le milieu le plus fliqué, quand nos amis Belges sont venus… ils ont compris pourquoi c'était plutôt tranquille, Euralille, entre la police nationale, les agents d'ambiance, les vigiles et les agents de sécurité, je crois qu'au mètre carré, c'est là où il y en a le plus. *(travailleur social)*

Domaine privé, le centre commercial met en œuvre une politique de sélection à l'entrée que les acteurs s'accordent à juger sévère mais efficace : « Comme politique, ça a été relativement simple, un filtrage dur aux portes : *propriété privée* » relate un responsable du centre commercial. L'intervention a enfin pour « souci constant » la « multiplication des vigiles pour arriver à l'objectif d'éclater les groupes », « pour éviter les

condensations » précise cette responsable de l'aménagement du site. Si les types d'énonciation varient avec la position des acteurs (dénonciation, rappel du droit, traduction des enjeux en termes de flux), le constat de la « sécurisation » du centre commercial et de ses abords est unanime.

Cette politique de « pacification » axée sur la présence de jeunes de milieux populaires à Euralille se double d'une réponse discursive visant à réinterpréter cette présence : de signe de déclassement du lieu elle devient manifestation de sa modernité. Dans cette lecture, la présence de ces jeunes revient à une allégeance au centre dont ils sont la périphérie. Euralille, figure urbaine qui fonctionne comme un raccourci, symbolise la modernité triomphante —à laquelle les classes jeunes sont supposées particulièrement sensibles ; le lieu offre en condensé une image de la métropole de demain, un avenir qui, au moins, a du panache. Les lumières de la ville exercent en plein leur fascination, recèlent un pouvoir d'attraction décuplé sur les franges modestes de la population. Au trope de la fascination toute populaire devant l'étalage de richesses et la mise en scène de l'abondance s'ajoute un effet d'âge : tournées vers l'avenir, les classes jeunes sont réputées perméables à la nouveauté qu'incarne Euralille, aux dires de ses promoteurs.

Cette interprétation de l'attraction qu'exerce Euralille sur les jeunes de milieux modestes permet une réhabilitation du lieu : si les observateurs constatent que « les jeunes surtout se sont appropriés le site », les aménageurs y voient un signe de leur adhésion « à une ambition forte pour Lille-métropole »[24]. Surtout, ce discours permet un distinguo subtil glissant de l'appropriation du lieu à l'appropriation du concept Euralille.

> C'est une appropriation générale du concept, les jeunes se sont appropriés généralement le concept Euralille, mais ça ne veut pas dire qu'ils se sont appropriés les lieux. Pour eux, Euralille fait partie de leur présent, donc de leur avenir. *(responsable centre commercial)*

Ainsi les jeunes des milieux populaires sont saisis à travers deux figures complémentaires pour qualifier le site. A la construction sociale de la jeunesse populaire en jeunesse délinquante succède l'image de la jeunesse d'autant plus « captive » des symboles de modernité qu'elle est populaire. Tout se passe comme si la qualification du lieu passait nécessairement par un discours sur cette population dont la présence interroge. Cette cristallisation associant Euralille aux jeunes habitant les quartiers périphériques a en effet de quoi étonner.

Si les données chiffrées manquent pour caractériser la fréquentation du centre commercial, les indices recueillis tempèrent l'idée de la prédominance de cette population parmi le public, y compris au cours des premières années d'ouverture. Une étude publiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing en juin 1996 enregistre la jeunesse du public fréquentant Euralille (les 15-35 ans formant 77% du public), mais cette classe d'âge, très étendue, recouvre des situations sociales hétérogènes. Le détail de celles-ci fait apparaître l'importance relative des couches aisées de la population parmi le public d'Euralille : les cadres y représentent 28,7%, bien avant les employés (17,9%).[25]

Stigmatisée, la présence à Euralille de jeunes habitant les quartiers périphériques est associée à une activité délinquante que certains acteurs qualifient de « tribut à la

---

[24] *Nord-Éclair*, 1 février 1996

[25] *La Voix Du Nord*, 26 septembre 1996. Les données qui permettraient de caractériser la fréquentation du centre commercial sont rares, et particulièrement fragiles. La plus grande prudence s'impose donc à leur lecture… Il est difficile, par exemple, de tirer des informations substantielles de la part importante du public étudiant (37,8% de la fréquentation), sachant la grande diversité sociale que recouvre cette catégorie.

centralité ». Si là encore les données manquent, certains observateurs s'étonnent du décalage entre la perception de la délinquance et la réalité des faits. Ce hiatus semble structurant, et marque les représentations dès l'ouverture du site, époque réputée la plus critique, au cours de laquelle fut créé un épisodique Observatoire local de la sécurité à Euralille. Les propos de ce travailleur social relativisent pourtant cette perception aiguë de la délinquance dans le centre commercial, y compris dans sa toute première période :

> Vu l'importance des lieux et la densité de population supposée y être, le nombre de faits était ridiculement bas (…), il était vraiment ridicule par rapport à la moyenne nationale dans le cadre d'un tel centre commercial.

Outre cette petite délinquance, réelle mais en-deçà de l'ampleur qui lui fut prêtée, le centre commercial a connu dans ses premières années une série d'évènements sur lesquels la plupart des acteurs rencontrés reviennent. Durant l'hiver 1996-1997, des bagarres éclatent dans le centre commercial entre jeunes, bientôt entre jeunes et agents de sécurité. Les évènements en eux-mêmes sont difficles à reconstituer avec précision : les témoignages, mêmes contemporains, sont très variables[26]. C'est aussi que les informations à ce sujet concernent peut-être moins le sujet lui-même que les interprétations qui en sont avancées et les croyances que celles-ci engagent. C'est la centralité du lieu qui est en jeu, et ce sont les rapports sociaux liant centre et périphérie qui sont, à travers ces évènements, les objets du discours.

Y voyant l'affrontement de bandes venues des quartiers populaires, certains y lisent la confirmation de ce qu'Euralille est un lieu déclassé, ressortissant plus de la périphérie que de la centralité (Euralille, territoire des bandes des banlieues). D'autres acteurs interprètent ces évènements comme une réponse directe à la politique visant à reléguer hors ce site central les jeunes de milieux modestes.

> Euralille, les gamins, je répète, ils n'ont pas le droit… Alors ça leur a coûté cher, parce que quand il y a eu des soulèvements, c'étaient des soulèvements massifs, puisque de toute façon les réactions individuelles par petits groupes n'étaient pas possibles, donc ça a toujours été, des bandes qui se rencontraient, ce n'est pas à la gare que l'on se donne rendez-vous, c'est à Euralille, pour se castagner, mais aussi pour bien montrer que l'on existe, ou une bagnole qui a été balancée contre les vitres, histoire de bien montrer que l'on était là, parce qu'il ne reste plus que des réactions à la hauteur des moyens mis en place pour la protection, c'est-à-dire des bandes, parce que là c'était Lille-Sud ou je ne sais plus qui, ils étaient quand même trois cents. Cela ne s'est pas produit souvent mais deux ou trois fois, il y a eu des mouvements de masse avec des prétextes qui sont des rencontres de bande auxquelles je crois en partie, je crois que c'est aussi se montrer dans des lieux de rencontre… *(travailleur social)*

Quelle que soit l'interprétation avancée de ces évènements, ils frappent les esprits et marquent profondément l'imaginaire urbain qui se construit autour d'Euralille. Ils servent de marqueur temporel : par eux, ce lieu à la mémoire courte se voit doté d'une historicité.

Dès lors, les jeunes de milieux populaires font moins figure de trublions que d'opérateurs d'urbanité. Suscitant une parole sur le lieu, ils participent de son inscription dans l'imaginaire urbain[27]. Alors que les représentations de la ville glissent de la ville

---

[26] *La Voix du Nord* du 23 janvier 1997 retrace une de ces bagarres, qui met en jeu « entre cinquante et deux cent personnes » : la marge est appréciable, et si certains commerçants interrogés se font alarmistes, le directeur d'alors du centre commercial, Roch Charles Rosier, se veut rassurant en qualifiant ces évènements « d'épiphénomène ».

[27] « Un lieu n'existe que par la parole qu'il suscite et en retour qui l'habite » rappelait Pierre Sansot dans son article "La gloire des jardins", *Annales de la Recherche urbaine,* n°57-58, Décembre 1992 – Mars 1993.

aréolaire à la ville réticulaire[28] (le développement des réseaux de transport et les nouvelles pratiques de mobilité invitant à privilégier les problématiques du *maillage* sur celles du *tissu* urbain), ils permettent aux acteurs d'instruire la délicate question de la centralité d'Euralille, en d'autres termes sont le moyen par lequel se précipitent les représentations du nouveau centre commercial.

9.2 Dynamique du bain de foule

Participant de l'incorporation d'Euralille à l'imaginaire urbain, les « jeunes à casquette » peuvent être saisis comme analyseurs de la difficulté du nouveau centre commercial à définir sa qualité, oscillant entre lieu de détente, espace aux airs de publicité, et domaine privé, à même d'opérer une sélection sur le public des visiteurs. C'est à la centralité que renvoient les propos des jeunes garçons rencontrés, qui en déclinent les dimensions, en soulignant certaines, en estompant d'autres. Ce faisant ils mettent en avant un usage non-marchand du centre commercial, le fondant comme lieu de rencontre et d'ostentation. Loin de la crainte des responsables du lieu, la ressource relationnelle, pour demeurer ressource, ne crée pas engorgement et fixation, mais suppose mouvement et fluidité.

9.2.1 Attrait : figures de la centralité

Attrait de la ville-titre, « C'est Lille, c'est plus connu » dit Simon, le vocabulaire est indéfini : « on bouge sur Lille », on va « à Lille » comme dans d'autres classes sociales on se rend « en ville », sans préciser le périmètre de promenade, comme s'il allait de soi.

Centralité desservie, point de réseau vers lequel convergent les différents modes de transport en commun, l'offre de transports contribue à mettre en relation centre et périphéries. Pour autant cette accessibilité matérielle[29] ne détermine rien à elle seule : Euralille « c'est la rencontre (Roubaix, Tourcoing, etc.) » dit Simon, qui s'y rend lui aussi le samedi, malgré un temps de transport plus long que celui qui l'amène à V2 d'autres jours de la semaine.

Paradoxalement, proche d'un nœud de transport, Euralille est desservi par sa situation –dans les deux sens du terme : pour certains jeunes le fait qu'on puisse se rendre si facilement à Euralille (ce qui implique peut-être qu'on s'y rende si souvent) lui donne l'allure d'un point de chute par défaut, une sortie faute de mieux, faute d'autres moyens de locomotion (« Comme on n'a pas de voiture pour aller à Anvers, on vient ici » dit un jeune habitant Lille-Sud qui n'y voit rien de sensationnel).

La centralité commerciale n'est pas retenue : « c'est partout pareil » reconnaît Fethi sans ambages.

Centralité investie par les périphéries : « Euralille, c'est la rencontre : Roubaix, Tourcoing, etc ». C'est une dernière figure de la centralité qui se dessine là, lorsque la

---

[28] Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, coll U, 1991. Prenant acte du développement des réseaux de tous ordres dans la construction de la ville, l'auteur insiste sur le fait que les nouveaux réseaux de transports et les nouvelles mobilités invitent à une autre conception de la ville : d'une ville faite d'enclaves et de quartiers, d'aires primaires d'influence, d'aréoles, à une ville faite de points reliés entre eux de façon dynamique.

[29] Voir I.Jospeh, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1998. L'accessibilité matérielle « désigne la capacité d'un lieu à interagir avec d'autres lieux » et renvoie à la structure de l'offre de transports.

reconnaissance par les acteurs de la fréquentation massive du lieu par les pairs la justifie et l'alimente en retour. De point de concentration le lieu devient point de ralliement : y être, en quelque sorte, serait en être, un peu comme si cette condition juvénile passait par la fréquentation de ce site.

9.2.2 Concentration, ostentation, saturation

Lieu de promenade et de déambulation, Euralille attire une foule considérable (estimée en 1999 à 14 millions de visiteurs par an), avec ses traditionnels pics de fin de semaine : le samedi après-midi, une foule piétonne et largement populaire s'y dirige d'un pas nonchalant, entrant en flux continu, à peine rythmé par le ressac qu'impose le feu de la rue Willy Brandt (un samedi de juillet, à 16h, il ne faut pas plus de cinq minutes pour compter une centaine de personnes pénétrer dans le centre commercial par l'entrée principale).

Le premier attrait du site Euralille, tel qu'il apparaît dans le discours et dans les pratiques des jeunes, réside dans sa fréquentation massive, qu'elle soit traitée au plan symbolique et généraliste ("Euralille, c'est la rencontre" des quartiers périphériques) ou de façon plus pratique et particulariste : le visage d'Antoine s'éclaire lorsqu'il explique, un rien goguenard, qu'à l'évidence ses cousins sont là "pour draguer". Le site fait figure de lieu de rencontre, et n'échappe pas en ceci à l'énoncé en passe de devenir un classique des sciences sociales, faisant du centre commercial un « poumon de vie sociale » [30]. Les travaux se multiplient en effet sur les usages non-marchands des centres commerciaux (usages non-exclusifs) ; dans cette perspective, Guenola Capron met en œuvre la notion de promenade-achat, soulignant la dimension récréative des usages des centres commerciaux[31]. La question demeure de savoir avec quelle souplesse ces nouveaux lieux de vie tolèrent ou jouent de ces usages croisés…

Cette dimension de la centralité (concentration de population) permet de décliner une première lecture du centre commercial : Euralille-passage obligé des jeunes de milieux populaires, Euralille-vivier de population. On verra pourtant que la centralité a sa dialectique propre, et que la fréquentation pour massive qu'elle soit n'induit pas la formation de groupes étoffés : la logique du bain de foule n'est pas celle de la colonisation de l'espace.

Peuplé, animé, le centre commercial est lieu d'exposition et d'ostentation : on y fait volontiers un petit tour sans raison précise si ce n'est goûter le spectacle de la foule et « voir s'il y a du monde » : l'expression est récurrente –et réversible. Se montrer sous son meilleur jour n'est pas de tout repos, il faut parfois savoir déployer des talents d'équilibriste et concilier des éléments dissonnants, à l'image de ces jeunes filles qui se laissent deviner indépendantes, et parviennent à dissimuler que leur présence, encadrée par leur père, est motivée par les courses familiales : à elles de jouer avec les apparences pour marquer la distance sans dénoncer le protocole filial.

> Deux jeunes filles maquillées, apprêtées, marchent de front quelques pas devant un homme que je suppose être leur père. Tous trois portent des sacs, mais à lui seul ceux du supermarché. Tant qu'elles marchent le trio passe inaperçu ; je les aperçois lorsqu'elles s'arrêtent, sur une récrimination de leur père peut-être, je ne distingue pas d'échange de paroles, juste des regards qui en disent long. Toujours à deux, elles obliquent vers le banc, et s'assoient de telle sorte que

[30] Olivier Schwartz, *Le monde privé des ouvriers. Hommes et femmes du Nord*, Paris, Puf, 1990.

[31] G.Capron, communication au *Séminaire Gares et quartiers de gare*, séance du 28 mai 1999, Paris, Ministère de l'Equipement.

> lorsqu'il arrive, en décalé, il peut s'installer entre elles. Je suppose qu'il et elles auront pris un bus. (Parvis du centre commercial, un samedi après-midi de juillet)

La configuration des lieux produit quelques points stratégiques où l'on peut se poster et d'où l'on peut exercer un relatif contrôle sur les accès —ceux qui comptent : ceux par où débouchent les piétons et les usagers des transports en commun, modes d'accès qui sont ceux des jeunes. Cet exercice relève du bain de foule, on serre des mains à tout va, davantage que de la colonisation de l'espace par des groupes toujours croissant ; les points d'accès restent des points de transit, on se salue *au passage*.

> La bouche de métro aussi est un lieu où on peut se poser, et contre la façade : des jeunes, encore, garçons, 16-20, vêtements de sport plus ou moins rutilants et chers. Trois ou quatre garçons de ce style, maillots de foot colorés, éclatants, restent un moment à la sortie du métro, saluent "les potes" qui passent sans forcément s'arrêter, "matent" les filles mais sans chercher à faire des rencontres, pendant le petit quart d'heure où je reste en tout cas. (Parvis du centre commercial, un samedi après-midi de juillet)

Faut-il y voir une nécessité de s'exposer, de se montrer, de faire savoir qu'on y est, qu'on en est ? Quoi qu'il en soit de cette fréquentation nécessaire, de ce passage obligé que serait le centre commercial, dans la mesure où il est question de faire valoir sa présence, l'enjeu est de se montrer davantage que de se regrouper. La présence de nombreux vigiles à l'entrée du centre commercial en marque le seuil et signe les restrictions d'accès opposées aux groupes –toujours susceptibles d'être des bandes. Mais ces acteurs n'ont aucun pouvoir légal sur la tenue de rassemblements à l'extérieur ; si ces rassemblements ne se constituent pas, on peut supposer que c'est parce que pour ces jeunes eux-mêmes la logique du bain de foule, et ses conséquences sur le plan des pratiques de l'espace (dispersion, déambulation) prime sur celle de la (re)constitution de groupes enclavés.

La dispersion d'un réseau d'amis dans la galerie commerciale favorise les retrouvailles, et multiplie les occasions de salut, les poignées de main rituelles, sans jamais conduire pour autant à des atttroupements étoffés et durables. A l'inverse, voir des amis se saluer silencieusement sans se rejoindre, signe de tête adressé d'un bout à l'autre d'un couloir ou d'un niveau à un autre est une scène courante.

Les prestations du dragueur

Ostentation et exposition sont les deux faces d'un régime de visibilité… qui est aussi un régime de vulnérabilité. Entre ces deux faces il faut savoir composer, et ce savoir du dosage est particulièrement saillant dans les récits que les garçons font de leur activité de drague. A les en croire, celle-ci repose initalement sur un jeu de regards, regard d'une fille stationnaire immédiatement interprété comme une invite : « si une fille te sourit ou te regarde tu y vas, on fait connaissance ». Pouvoir entrer dans le jeu de la drague suppose donc d'être suffisamment exposé pour être personnellement repérable… mais pas trop : César, dragueur invétéré, préfère comme terrain de chasse Euralille aux rues piétonnes, où il se dit en quelque sorte en situation de sur-exposition, trop repérable et trop attendu pour que le jeu puisse se dérouler avec les apparences de la fluidité qu'il requiert.

Le jeu en effet invite à des configurations fluides, et donne à lire la dynamique de l'attraction et de la dispersion. A l'échelle de la métropole, le lieu attire, avec les propriétés du centre réputé animé, vivant, foisonnant ; on va y faire des rencontres, pour une relation qui s'établira ailleurs, dans les lieux de vie usuels : le lieu fait figure de vivier, il est plus une étape dans le parcours du dragueur que la scène privilégiée de ses ébats.

Loin de se restreindre à une interaction duelle, la drague est indexée au nombre des enjeux collectifs, à double titre. D'abord, parce que les prestations du dragueur ne prennent

tout leur sens que dans l'ensemble des relations amicales qu'il entretient ; au risque d'un refus, c'est sa position sociale, son prestige ou sa réputation au sein du groupe d'amis que joue le dragueur provoquant une rencontre. Ceux-ci participent à l'amorce ; leur présence tient de la surveillance (on observe comment untel se débrouille dans sa relation avec l'inconnue), plus que de la concurrence. Les copains observent l'interaction à distance. Ce retrait met en scène la préséance de celui qui officie, et, en marquant le foyer d'attention, on marque que la scène est un enjeu. Au fil des rencontres amorcées, des « arènes » ponctuelles se constituent, mêlant aux têtes connues de nouveaux visages qui tous jaugent le déroulement de la drague. La capacité de ces rassemblements à se défaire rapidement en cas d'échec conditionne l'offensive, dont les risques sont amoindris : seuls quelques copains sont alors témoins du refus essuyé, le risque est moins grand de "prendre un rateau" dans le cadre d'un milieu ouvert que dans un espace social plus familier ou la surveillance exercée par les pairs est plus resserrée[32].

Non seulement les prestations du dragueur sont évaluées par ses amis, mais encore elles représentent pour ceux-ci un enjeu direct, dans la mesure où elles conditionnent de futures rencontres. Le jeu implique en effet deux ensembles non-mixtes, un couple de départ (le dragueur / l'objet de sa convoitise) permettant de drainer des participant*e*s : ayant réussi à accrocher une fille, le(s) garçon(s) lui demande(nt) immédiatement de « ramener ses copines ». De la participation de l'une, les garçons rencontrés escomptent l'accès à un *réservoir* dont l'abord serait facilité.

Concernant les pratiques de groupe, l'activité de drague conduit à des configurations souples et mouvantes, prises dans la tension entre visibilité individuelle, relation duelle, et pratique aux enjeux collectifs. La concentration des flux sur des axes très dessinés ferait apparaître des zones de rencontre, mais un minimum d'intimité propice à une rencontre plus approfondie ne se trouve qu'à l'écart de ces mêmes zones, à l'abri d'une trop grande exposition du couple en formation hypothétique.

On peut se demander pourquoi les garçons insistent si volontiers sur leur activité de drague, qui paraît relever de l'évidence, voire justifier à elle seule la présence sur le site, le fondant avant tout comme un espace d'ostentation et de sociabilité. Ces récits placent la ressource relationnelle au premier plan des attraits du lieu, et permettent aux garçons de faire valoir un usage singulier du site, loin de l'attraction commerciale, loin du shopping ou du lèche-vitrine, activités volontiers dévalorisées parce que trop communes sans doute, indexées à l'ordre des activités familiales, et considérées comme typiquement féminines. Il s'agit donc pour ces jeunes garçons d'une triple opération : déclaration d'indépendance à l'égard des pratiques familiales, manifeste de résistance à l'égard des injonctions commerciales du site, dans l'affirmation d'une singularité qui s'exprime de façon sexuée : « A Euralille, nous, on se promène, et les filles elles achètent », n'hésite pas à dire Isaac, sortant de la grande surface où il vient d'acheter un goûter.

Le recours aux catégories de sexe et à une distinction selon le type de marchandises lui permet de mettre en avant un usage non-marchand du centre commercial. Comment y voir autre chose qu'une stratégie de démarcation, un pied de nez à l'étalage de marchandises largement inaccessibles supposé être la raison première de l'attractivité du centre commercial et la fin dernière de la fréquentation ? D'autant que dans leurs récits, les garçons se réservent le beau rôle. Emprunté au vocabulaire militaire, transposé aux

[32] Voir Philippe Juhem, "Les relations amoureuses des lycéens", *Sociétés Contemporaines*, n°21, 1995

relations galantes[33], le terme "drague" implique l'idée d'une recherche active et stratégique. Dans les récits des garçons, celle-ci paraît unilatérale. Le *modus operandi* semble réglé et codifié. Amorcée par le moindre regard ou sourire féminin, l'initiative du déplacement susceptible de présider au rapprochement est donnée aux garçons : « les filles ne bougent pas, ce sont les garçons qui bougent ». Attentifs, en éveil, mobiles, les garçons se présentent comme des stratèges, maîtres d'un jeu qui, à leurs dires, fait le piquant de leur visite à Euralille.

Lassitude et saturation

Cette fréquentation massive du centre commercial a ses revers : si on s'y retrouve, on court le risque aussi d'y rencontrer par hasard des gens qu'on n'a pas spécialement envie de voir, qu'il s'agit alors d'éconduire ou, plus subtilement, de ne pas retenir, afin de se rendre disponible pour un autre rendez-vous, formel et souhaité celui-là, à l'image de cette jeune fille qui attend son petit ami, assise sur un banc à l'entrée du centre commercial. Si l'endroit est un lieu de sociabilité juvénile, alors il est difficile de s'y soustraire, et quand vient à passer quelqu'un du quartier, il faut bien répondre à ses sollicitations, quitte à opter pour une stratégie minimaliste : pour cette jeune fille, elle revient à ne pas encourager la parole et se contenter de répondre, laconiquement et sans emphase, ne pas manifester d'intérêt particulier, attendre que cette non-expressivité soit perçue et comprise.

> A côté de moi, vient s'asseoir sur un banc une jeune fille. Passe un jeune garçon qui entame la conversation. L'échange est bref, c'est lui qui parle et pose des questions, elle répond par monosyllabes, ne relance jamais, mais ne l'éconduit pas de façon offensive. (Je ne fais qu'entendre, je ne peux suivre le jeu de regards). Il et elle se saluent sans se toucher. Il commence par une question générale (du type *quoi de neuf* ?), elle répond sur un ton plat ("*rien*" puis, après une pause, *"J'ai eu mon bac").* Il congratule, enchaîne sur son propre cas *("Moi aussi j'ai eu mon bac, tu peux me féliciter")*, poursuit en donnant des nouvelles de connaissances communes (X a raté mais c'est sa faute il ne s'est pas présenté à telle épreuve, une ribambelle de lauréats, "*dans le quartier y'en a que trois-quatre qui l'ont pas eu*"). Ne parvenant pas à amorcer durablement la conversation, il abandonne et s'en va (sans doute un fameux *"Bon je vais te laisser…"*). Arrive l'ami de la jeune fille, qui commence par l'accaparer (sa tête à elle prise dans son coude à lui), puis après quelques instants assis côte à côte ils se lèvent et rejoignent le centre commercial." (Parvis du centre commercial, un samedi après-midi de juillet)

Et finalement, la centralité du lieu, qu'indique sa fréquentation massive, devient pesante : « on voit toujours les mêmes têtes, les mêmes types, les mêmes filles, et puis il y a les grands aussi, les grands du quartier » maugrée Mourad, 20 ans, habitant de La Briquetterie (Lille-Sud), qui se désespère de ne pas trouver de petite amie. Cette lassitude témoigne de l'étanchéité relative des groupes sociaux qui co-existent dans cet univers : si Mourad se plaint de voir toujours les mêmes filles c'est bien que les filles qu'il pourrait tenter de séduire à Euralille sont les mêmes que celles qu'il pourrait rencontrer dans d'autres lieux. Pour le dire autrement, le fait d'être à Euralille ne lui donne pas pour autant accès à des filles d'autres univers sociaux que le sien ; ce jour-là je discute avec Mourad et ses copains, qui se partagent les rôles à mon égard. A un moment, alors que j'essaie de calmer "le jeu de la provoc'" que me font certains, un de mes interlocteurs ne manque pas de relever l'incongruité : « C'est vrai, elle vient ici, *elle parle avec nous* » : fait suffisamment rare, étant donnée notre distance sociale, pour être souligné. Pourtant cette

[33] Le terme d'ailleurs fait écho à d'autres expressions relevant du même champ sémantique : on parle de séduction (le haut latin *seducere*, détourner, corrompre, a concurrencé le latin vulgaire *subducere* avant de s'imposer), de *conquête* amoureuse, pour ne citer que ces exemples…

lassitude, parce qu'elle traduit la saturation (la fréquentation massive et pourtant cloisonnée, la ressource relationnelle devenant ainsi une ressource épuisée), témoigne bien de la centralité du lieu, si l'on suit la dialectique d'Henri Lefebvre.[34]

Les discours des jeunes font donc une large part à la fréquentation fournie du site Euralille. Cette concentration de population représente une ressource relationnelle, dont on a essayé de montrer que la logique interne invitait à des pratiques oscillant entre regroupement et éclatement, entre attraction et dispersion. Les pratiques d'espace des jeunes suivent le même fil, tendues entre déambulation et fixation, entre promenade et stationnement, entre envie de "voir du monde" (voir, se montrer, peut-être se rencontrer) et recherche de coins "tranquilles" où se retrouver. Pour autant ces lieux de halte ne sont pas choisis de façon aléatoire, et l'occupation de l'espace a des enjeux symboliques. Insister sur les logiques endogènes ne doit pas occulter le fait que les pratiques des jeunes n'ont rien de discrétionnaire, mais permet d'approcher ce qui, à leurs yeux, fonde le site comme un espace de ressources.

9.3 Des représentations du lieu aux pratiques d'espace

La concentration de population est une des dimensions de la centralité, elle est une des ressources que les jeunes rencontrés considèrent et avec lesquelles ils composent. On peut désormais tenter de considérer le site sous un autre angle, celui de la ressource spatiale qu'il offre en centre-ville à des jeunes habitant les quartiers périphériques. L'espace est alors traité comme ressource à la fois sur un plan matériel et physique (espace pratiqué), et sur un plan symbolique (espace investi de sens).

9.3.1 Lire l'espace, y prendre place

Cette démarche s'avère plus féconde que la recherche des représentations du lieu en cours chez les jeunes : de manière générale celles-ci se sont avérées difficile à recueillir. Manque d'habileté de l'observatrice ? Sans doute. Au-delà, ce mutisme témoigne de ce que la zone Euralille n'est pas un ensemble homogène (et comment alors en avoir une image globale ?). La distinction proposée par Michel de Certeau vient à la rescousse qui permet de quitter le terrain du *lieu*, vu d'en haut, défini par les urbanistes, pour celui de l'*espace*, lieu pratiqué[35]. Ainsi de la représentation du lieu on glisse à la lecture de l'espace, soit aux significations attachées au lieu en tant qu'il est pratiqué, parcouru et investi, animé. En l'espèce, il semble que lire l'espace soit d'abord le circonscrire, ou plutôt le découper : c'est moins l'ensemble du site qui fait sens qu'une succession de micro-lieux dévolus à des usages particuliers.

---

[34] Henri Lefebvre, "La ville et l'urbain" in *Espace et politique. Le droit à la ville II*, Paris, Anthropos, 1972, p77-78. « Tout centre se détruit lui-même. Il se détruit par saturation ; il se détruit parce qu'il renvoie à une autre centralité ; il se détruit en tant qu'il suscite l'action de ceux qu'il exclut et qu'il expulse vers les périphéries. »

[35] Michel de Certeau (1980), *L'invention du quotidien. t1 : Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll Folios essais, 1990, pp145-154 « Les jeux de pas sont façonnages d'espace. Ils trament les lieux. (…) (Les motricités piétonières) ne se localisent pas : ce sont elles qui spatialisent. (…) S'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités (par exemple, par une place où l'on peut circuler), et d'interdictions (par exemple, par un mur qui empêche d'avancer), le marcheur actualise certaines d'entre elles. Par là, il les fait être autant que paraître. Mais aussi il les déplace et il en invente d'autres puisque les traverses, dérives ou improvisations de la marche, privilégient, muent ou délaissent des éléments spatiaux. (…) (La marche) pratique l'ellipse de lieux conjonctifs. »

« Lire l'espace » plutôt que « se représenter le lieu » : la distinction demeure peut-être floue, elle permet en tout cas d'associer plus étroitement pratiques et représentations, de partir de celles-ci (et du périmètre qu'elles concernent) pour remonter vers celles-là. Les modes d'inscription dans l'espace renseignent sur les représentations qui y sont attachées. Loin d'être aléatoires, arbitraires et discrétionnaires, les pratiques d'espace présentent des aspects cognitifs, supposent et construisent une intelligence des lieux, à plusieurs titres.

Au niveau le plus élémentaire, on pourrait rappeler une lapalissade : il faut connaître le terrain pour s'y déployer. Cela renvoie à l'exploration du site, à la connaissance de ses coins et recoins et à la capacité de les dénicher : en cette matière les compétences des jeunes et leurs capacités d'invention les distinguent des autres catégories d'usagers. A cette connaissance matérielle et physique de l'espace s'en ajoute une autre, participant d'une connaissance symbolique : s'installer dans un endroit c'est s'affilier aux significations qui s'y sont déposées au fil des occupants qui nous y ont précédé. Formulée telle quelle, cette proposition demeure maladroite, elle témoigne d'une vue magique (un endroit serait « contaminé » par ceux qu'il accueille) et bute sur l'invention comme sur la trame de la négociation (quid des lieux nouvellement créés ? quid de la co-présence et des conflits d'usage ? quid de la périodicité, des rythmes d'occupation, des « ponctuations » de l'espace selon le joli mot de Pierre Sansot[36]) ; on ne peut pourtant l'écarter tout à fait. L'inscription dans l'espace n'est pas seulement affaire de manière (de poses, de postures corporelles) mais bien aussi d'endroit (pourquoi ici plutôt que là). Il faut alors savoir se positionner, savoir comment on prend place dans le répertoire d'identités disponibles en prenant place dans le décor.

Si l'espace public est un espace de visibilité et d'exposition, la « terreur de l'identification » en est une des limites fondamentales[37] ; les espaces publics deviennent ainsi des « espaces à risques »[38]. Dans le modèle d'Erving Goffman, l'appareillage symbolique dont dispose l'acteur pour « établir et fixer la définition de la situation proposée aux observateurs » se décompose schématiquement en « éléments de façade personnelle, confondus avec la personne de l'acteur », et en éléments de décor indépendants. Or si l'identité sociale « colle à la peau », si les « éléments de façade personnelle, confondus avec la personne de l'acteur, le suivent partout où il va »[39], en d'autres termes si les marqueurs sociaux sont largement corporels, l'inscription dans l'espace (le choix du décor et la manière d'en jouer) revêt une importance capitale et finit par être la seule marge de manœuvre permettant de manifester une identité choisie, au moins d'échapper aux identités les plus fermement refusées.

Les enjeux symboliques des pratiques d'espace concernent aussi bien le stationnement que la mobilité, jusqu'à influer en amont sur la fréquentation du lieu. Ainsi ce jeune garçon dit ne pas venir souvent à Euralille parce qu'il y a « trop de lascars, enfin moi j'en suis un mais pas trop » : fréquenter assidûment le centre commercial —ou avouer une telle assiduité— ce serait risquer d'être pris pour un lascar, quand déjà ce risque est si

---

[36] Pierre Sansot, "La gloire des jardins", *art cit*

[37] Isaac Joseph, *Le Passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 1984

[38] Comme l'écrit Abdelkader Belhbahri à propos de jeunes maghrébins « leur identité sociale, quelle que puisse être leur préférence pour une autre, leur "colle à la peau". (…) La rue et les lieux publics sont alors perçus comme des espaces à risque où ils "jouent leur peau". » Abdelkader Belhabri, "Jouer sa peau dans la rue", in Jacques Ion, Michel Peroni (sous la direction de) *Engagement public et exposition de la personne*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1997

[39] Erving Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne, t1 La présentation de soi*, Minuit 1973, p29

présent, quand déjà cette identité assignable est disponible.

Les pratiques des jeunes ne sont ni discrétionnaires ni arbitraires : on verra qu'elles sont une forme de réponse au jeu des autres acteurs. A la déambulation de mise dans le centre commercial succède la pause possible sur ses abords extérieurs. Loin d'être choisis aléatoirement, ces emplacements tendent à refléter les positions sociales des jeunes considérés –du moins on peut en faire l'hypothèse. C'est en tournant le dos au centre commercial que les jeunes timidement font territoire.

9.3.2 Idéal de circulation, pratique de la discrétion

A l'intérieur du centre commercial, la mobilité est de rigueur. L'idéal commercial prend les traits d'un univers de fluidité, de circulation permanente le long des « mails » qui desservent les magasins. Il y a de ce point de vue congruence entre les normes du commerce et celles de l'aménagement et de la réglementation de la circulation urbaine : même souci des flux, même crainte des engorgements ou des « condensations » –ce qui n'a rien de surprenant dès lors que le centre commercial se décline sous le vocabulaire de la ville. Lorsque le centre commercial s'énonce comme « lieu de vie », il reprend à sa façon une vieille antienne associant vie et mouvement, mort et immobilisme, ce qui n'est pas sans rappeler la conception hygiéniste de la ville qui fit florès au dix neuvième siècle. Le stationnement devient alors susceptible de détrôner la fonction commerciale en en détournant l'attention au profit d'autres usages du lieu. Mais si pour ses concepteurs et gestionnaires le centre commercial refuse la fixation, le stationnement, il reconnaît la halte et le besoin de « reprendre son souffle ».

Nuance qui explique le dessin et l'emplacement des rares sièges : des chaises pourvues de larges accoudoirs, par blocs relativement espacés, plantés au beau milieu du passage le plus souvent, en tout cas offerts au regard des passants et des employés du centre commercial, qu'il s'agisse des vigiles, mobiles ou stationnaires, ou encore des hôtesses du Point-Accueil installé durant l'été au rez-de-chaussée. Les exceptions à cette règle de positionnement des sièges sur les axes de passage n'échappent pas aux soucis de ce gestionnaire évoquant « des bancs qui sont situés à des niveaux où il y a très peu de fréquentation, qui ne sont pas systématiquement des lieux où il devrait y avoir des bancs ».

Second volet de la nuance : en reconnaissant la halte et non le stationnement, les gestionnaires du centre énoncent implicitement une typologie des temps de pause qui recouvre une catégorisation des publics : s'il est tout à fait convenu qu'une « personne âgée en général s'assoit parce qu'elle est fatiguée, qu'elle a besoin d'un moment de détente, avant de reprendre son souffle », la station assise des publics jeunes donne lieu à d'autres codages de la situation, et appelle l'intervention pour rétablir les flux au nom de l'intérêt général, en l'espèce du partage des équipements, réimprimant une rotation là où pourrait s'instituer du stationnement.

> Mais normalement, une personne s'asseoit sur un banc, je ne parle pas d'une personne âgée, parce qu'une personne âgée en général s'assoit parce qu'elle est fatiguée, qu'elle a besoin d'un moment de détente, avant de reprendre son souffle. Mais si un jeune s'assoit, nos agents de sécurité-sûreté vont voir ce jeune, et vont lui dire, lui expliquer en quelques mots, que ce banc est fait pour tout le monde, donc qu'il veuille bien, au bout d'une quinzaine de minutes, laisser la place. *(responsable du centre commercial)*

La mobilité fait partie des idéaux du lieu, et par suite est inscrite dans les objectifs d'intervention des corps privés de surveillance. Pour les jeunes, elle s'accompagne d'une dispersion, dont tout porte à penser qu'elle est une pratique de la discrétion. Certes cette dispersion des groupes obéit à une logique "endogène" : logique du bain de foule qui

suppose ce mélange d'ostentation et de discrétion, logique du vivier qui suppose pareil dosage, comme la figure du dragueur permet de le saisir. Mais si pour les besoins de l'analyse on peut distinguer les niveaux, on ne peut s'en tenir à ces remarques qui laissent supposer que les pratiques des jeunes seraient discrétionnaires, quant elles sont aussi une réponse aux risques d'identification dont ils se pensent (se savent) l'objet. Quand la dispersion n'est pas le résultat d'interventions directes, elle s'impose comme gage de respectabilité renvoyé aux tenants du lieu, commerçants et vigiles dont on peut toujours craindre une intervention synonyme d'exclusion : à Euralille on n'y va pas à plus de quatre ou cinq, « ça fait voyou ». Que cette dispersion s'énonce au motif d'enjeux pratiques (« ils laissent pas rentrer dans les magasins ») n'ôte rien au souci de présentation de soi dont elle témoigne.

9.3.3 Dénicher, détourner : faire territoire aux marges du centre commercial

Si dans les galeries du centre commercial la mobilité et la dispersion s'imposent comme guides des pratiques, les lieux propices au stationnement sont repoussés à l'extérieur et sont d'abord signalés par leurs caractéristiques d'exposition minimale, résumées par la formule « c'est tranquille ici ». Même sur la place François Miterrand, les rares bancs sont disposés au centre, c'est-à-dire en pleine exposition, et sont les jours d'affluence désertés par les jeunes qui leur préfèrent les emplacements périphériques, plus reculés. En ce sens on pourrait dire du site Euralille qu'il est riche, pourvu de nombreux recoins protégés des regards, à l'écart des tracés que suivent les flux de passants et de consommateurs. Encore faut-il les dénicher… Et l'on peut souligner le fait que ces jeunes en investissant un endroit pour y faire la pause entre amis cherchent davantage à se soumettre aux regards qu'à exercer un contrôle visuel sur l'espace. La thèse de l'appropriation du lieu s'en trouve déjà considérablement nuancée.

Certains emplacements choisis peuvent se lire comme des détournements : détournements de mobilier urbain ou transformation de recoins conçus à seules fins esthétiques en lieux de stationnement, détournements lorsque des lieux de passage et de transit sont convertis en lieux de séjour pour une station prolongée. C'est une autre manière d'habiter l'endroit (ou plutôt l'envers du centre commercial) qui s'invente en mobilisant une connaissance du site, c'est un usage qui se manifeste et qui est la marque d'un groupe social —et d'un seul : les recoins dénichés sont autant de micro-lieux peu prisés par leurs usagers présupposés lors de la conception du lieu.

Il en va ainsi d'un recoin oublié à l'extrémité de la Place François Mitterrand, qui forme une pointe où se rejoignent le « Triangle des gares » et la Tour Lille Europe, traduction architecturale de l'objectif urbanistique annoncé d'« imbrication des programmes ». Logé dans le bâtiment qui abrite le centre commercial, l'atrium de la Tour (qui de celle-ci a gardé le nom sans équivoque de World Trade Center) en est soigneusement distinct : la séparation de l'atrium et du centre commercial est marquée par un « effet de seuil » architectural qui, pour être appuyé, n'a pas semblé suffisant : une pancarte fichée dans les roseaux qui peuplent le rez-de-chaussée de l'atrium indique que les jeux y sont interdits, un vigile est perpétuellement en poste pour prévenir toute occupation des lieux, et, forme suprême de l'étanchéité, il arrive qu'un rideau de fer en bloque l'accès depuis le centre commercial. Sur l'autre versant, la « connexion » de l'atrium et de la gare Lille Europe se révèle en-deçà des prévisions des aménageurs. Deux niveaux devaient permettre l'accès à la gare : à l'étage supérieur, la passerelle que se voulait la gare Lille-Europe est fermée par une façade en chantier, présageant de futurs aménagements, et à l'étage inférieur, si l'accès à la gare existe, il n'est que très faiblement emprunté. Reste un coin de place à l'écart des cheminements usuels, abrité des regards du

tout-venant (les lignes de perspective qui forment le dessin très net de la Place se brisent à cet endroit-là), qui convient aux attentes de jeunes en quête de tranquillité.

Un autre exemple de ce type de « détournement » concerne la façade du Triangle des Gares qui longe la rue Willy Brandt. Toute « en rythme et en épaisseur » dixit son architecte, Jean Nouvel[40], elle est ponctuée d'escaliers qui desservent les coursives qui courent sur deux niveaux. Les cheminements y sont assez compliqués, aux escaliers succèdent des escalators, par définition à sens unique, c'est-à-dire que les trajets sont pré-programmés, quasiment imposés par les aménagements ; de fait il faut être assez familier du dispositif pour savoir l'emprunter, pour ne pas s'y « perdre » ou se voir obligé de rebrousser chemin faute de gravir à contre-courant les escaliers mécaniques. Le tout longeant la voie ferrée, surplombant une rue quasiment dévolue aux automobiles (c'est désormais un point d'entrée des boulevards périphériques) qui connaît de fréquents embouteillages. Partout, c'est le grillage qui domine, matériau de base des escaliers comme des coursives, et la passerelle qui relie les deux rives de l'axe routier est bloquée à hauteur de l'aile postale de la gare par une clôture de chantier.

Sur cette façade se fait, au rez-de-chaussée, l'accès aux résidences semi-hôtelières (résidence étudiante de haut standing et appartements-hôtel) ; plus haut, une salle de concert (L'Aéronef) et l'Ecole Supérieure de Commerce de Lille. On peut accéder aux coursives depuis l'intérieur du centre commercial, pourtant ce parcours est peu encouragé (il faut dévier des mails qui dessinent les trajets des consommateurs en puissance, emprunter de larges couloirs qui impressionnent par leur vide, on débouche alors dans cet univers de grillages difficle à « lire », c'est dire que le contraste est saisissant entre le dedans et ce dehors). Peu disposé à recevoir les badauds fréquentant le centre commercial, cet univers est régulièrement occupé par des groupes de jeunes garçons habitant les quartiers défavorisés de la métropole, qui arguent, là encore, de la tranquillité du lieu, pour justifer leur occupation, quitte à accentuer leur côté dangereux loubards ; de fait ils marquent parfois si bien l'espace qu'il arrive qu'il soit perçu comme peu sécure par les autres usagers, qui forcent l'allure. En témoigne cet extrait :

> Au deuxième étage, je sors vers les escaliers grillagés (au niveau de La Passerelle). Je traverse la haie formée entre la balustrade et la rambarde d'un escalator par sept ou huit jeunes garçons "à casquette" d'une vingtaine d'années, habitant Lille-Sud, La Briquetterie. Je voulais accéder au niveau inférieur, ne le peux, je rebrousse chemin et affronte la conversation. Les paroles fusent dans tous les sens, les sollicitations aussi, certains jouent la provoc'. Plus tard, l'un d'eux, désignant les escaliers : *« C'est notre domaine »*. Puis, en réponse à ma question (y'a jamais personne qui vient ici, c'est tranquille) *« [on peut] agresser [qui on veut], y'aura jamais personne, les flics y viennent pas ici »*, commentaire qui tombe à pic : deux jeunes filles de classe moyenne descendent par les escalators à proximité, descendent promptement pour échapper à deux gars de la bande partis les houspiller (les rencontrer de façon abrupte). Juste avant mon passage, un homme d'une trentaine d'années, classe moyenne-sup remontait du niveau inférieur, à pas très pressés il a traversé la haie avant de gagner le centre commercial, sauvé. *(Façade W.Brandt du centre commercial, un samedi après-midi d'octobre)*

« C'est notre domaine » ; plus que la toute-puissance de « lascars » sur une portion de territoire, cette phrase exprime la tranquillité, la sécurité du lieu pour ses occupants, qui s'y trouvent à l'aise, à l'abri de tout regard intrusif. La référence aux corps de surveillance privés ou publics, aux agressions que leur absence rendrait possible tend à construire un

[40] « Il y a des végétaux, des grilles métalliques,… une grande accumulation d'éléments tout en rythme et en épaisseur. *Je trouve que c'est la façade la plus urbaine, on a l'impresion d'être dans une grande ville.* C'est structuré et on a l'impression que c'est là pour longtemps. » Jean Nouvel, entretien avec Isabelle Menu et Franck Vermandel, *Euralille, Poser, Exposer, op. cit.*, p114.

espace conquis. Cette version du récit, largement relativisable, permet incidemment de masquer une condition de fait : l'endroit est désert, quasiment invisible pour les automobilistes ou piétons qui emprunteraient la rue, en s'y installant ces jeunes s'inventent un décor à usage interne. L'expression ne fait que traduire l'exclusivité de l'usage récréatif que ces jeunes font de ces coursives : « c'est notre domaine », incontestablement, parce que personne d'autre n'y souhaite passer du temps, n'y accorde tant de temps ou telle importance. En cherchant à "habiter" ce qui a été conçu comme simple desserte, ces jeunes ajoutent au lieu une qualité, une capacité d'accueil dont on n'avait pas prévu qu'il la recèlerait : c'est un usage inventif du lieu, c'est une façon de faire territoire et de le proclamer.

Et c'est en tournant le dos au centre commercial que naît cette possibilité de faire territoire, autrement dit de se sentir maître de sa représentation (réduction de l'exposition), maître des décors investis (si Mourad et ses copains peuvent dire des escaliers grillagés qu'ils sont leur domaine, ce n'est sans doute pas étranger au fait qu'ils en maîtrisent — connaissent— les cheminements, au sens propre les tenants et les aboutissants), à l'aise aussi avec les décors contemplés. Les déambulations à l'intérieur des galeries commerciales font partie des parcours de cette bande de copains, la façade donnant sur la rue Willy Brandt n'est qu'un point de chute dans le scénario usuel de leur visite à Euralille ; on ne peut pas dire que ces jeunes se soustraient purement et simplement au spectacle ordinaire du centre commercial, celui de l'étalage de marchandises accessibles au regard plus facilement qu'à la bourse. Mais ce décor n'est valorisé par aucun discours, et si le travail d'observation fait défaut concernant la pratique effective du lèche-vitrine, rencontrés sur les escaliers extérieurs ces jeunes privilégient un tout autre imaginaire contemplatif.

Interrogé sur ce qui l'incite à élire cet endroit-là plutôt que d'autres espaces de la zone Euralille, Mourad répond entre autres qu'il aime à venir fumer (du cannabis) sur ces passerelles d'où l'on domine les voies ferrées, leurs trains, la cité administrative au loin avec ses bâtiments étranges… « ça me fait kiffer », explique-t-il en embrassant le paysage du regard. On a quitté ici le terrain goffmanien du décor pour une autre perspective, où l'on goûte les qualités proprement esthétiques, les ambiances produites ou évoquées par un lieu. En l'espèce c'est moins l'endroit où l'on se tient qui importe, que ce qu'il permet de voir… et on remarquera que ce n'est pas le « bateau » de Jean Nouvel, mais les trains, qui sont sources d'inspiration pour Mourad, pas la modernité programmatique et étincelante mais un paysage urbain plus ancien, un entrelacs de lignes à haute tension sous lesquelles coulent des voies ferrées. Peu importe le lyrisme grossier qui essaie de rendre ce paysage ; ce qui compte, c'est bien que Mourad érige ce panorama en paysage, en décor dont il entend profiter. Ce goût du décor traduit bien un rapport distancié au lieu, qui tend à l'abstraire pour pouvoir le contempler ; il indique aussi que la présence de ces jeunes à Euralille ne se réduit pas à une simple attraction, qui serait unilatérale, mais est bien de l'ordre de la composition et de la négociation.

9.3.4 Découper : naissance d'une topographie

Les emplacements sont tous extérieurs mais ne sont pas équivalents, et traduisent l'hétérogénéité de la population que forment les jeunes des milieux populaires habitant les quartiers périphériques. Les données d'observation permettent d'approcher l'hypothèse d'une certaine correspondance entre positions spatiales et positions sociales, celles-ci se rejouant timidement à travers celles-là.

Une topographie dont les jeunes des milieux populaires semblent avoir l'exclusive se dévoile en déclinant les lieux selon les catégories de population et de psychotropes consommés. Cette topographie permet à la fois la distinction et la combinaison, une même personne trouvant des registres différents selon les lieux.

De part et d'autre du centre commercial, la distinction la plus frappante oppose le Parc Matisse (là où on boit) aux escaliers de la façade W. Brandt (là où on fume). Le Parc se situe dans la continuité de la Place F.Mitterrand qui borde le centre commercial, il longe la gare Lille-Europe ; la rue Willy Brandt, entre le centre commercial et l'aile postale de la gare Lille-Flandres, entraîne vers les boulevards périphériques. Varier les lieux comme on varie les plaisirs psychotropes peut être compris comme une précaution : les rondes de police sont régulières dans le Parc et l'alcool n'est pas prohibé. Mais cette interprétation ne suffit pas. Primo la méfiance à l'égard des patrouilles n'est pas dissoute dans l'alcool (en cette fin d'après-midi de juillet, César et Isaac, à la vue de trois policiers qui traversent le Parc Matisse, font prestement disparaître dans un buisson la bouteille de mousseux que nous venons d'achever, comme si en lissant les apparences ils appliquaient un principe de précaution, on ne sait jamais). Secundo il y a des gens qui fument du cannabis dans le Parc, « des étudiants » d'après les récits qui me sont parvenus. Ce qui semble notable c'est que cette topographie (Parc=alcool) a cours parmi les jeunes dont nous parlons, qui en détiennent peut-être l'exclusive.

Ce partage du territoire en recouvre un autre, les escaliers de la façade W. Brandt ne sont jamais occupés que par des garçons plutôt jeunes (14-20 ans), en groupes de trois à huit personnes, rigoureusement masculins ; le Parc Matisse accueille par contraste une population plus variée, parmi les jeunes, plus de couples ou de groupes mixtes, même si les garçons y restent majoritaires, et plus fréquemment aussi des jeunes plus âgés (20-25).

Binaire et simplifiée, cette topographie a des vertus distinctives, et par son caractère tranché permet aux acteurs de combiner les registres sans mélanger les genres : ainsi c'est parce que « y'a que des ivrognes là-bas » (dans le Parc Matisse) que Mourad et ses copains n'y vont pas, sauf épisodiquement quand eux-mêmes ont envie de boire de l'alcool. Ce qui semble plus rare, en tout cas moins valorisé : ce sont les mêmes garçons qui disaient des escaliers qu'ils étaient leur « domaine ». Mais on l'a vu cette partie du site Euralille est nettement plus retranchée que ne l'est le Parc, explicitement dévolu au repos, accueillant une population plus variée. On pourrait émettre l'idée, somme toute banale, que les choix des lieux de stationnement sont fonction du statut social de jeunes plus ou moins fragilisés, ou simplement plus ou moins à l'aise avec l'exposition constante, plus ou moins près des usages conventionnels des lieux (repos dans un lieu idoine pour les plus âgés, soustraction aux regards et recherche d'entre-soi pour les plus jeunes ou les plus marginalisés). Toutefois cette hypothèse est à manier avec prudence, dans la mesure où l'usage des lieux peut être combiné ; et l'on pourrait voir dans ces combinaisons une des richesses du lieu, dont les ressources en quelque sorte sont multipliées (puisqu'une topographie naissante permet aux acteurs de jouer de la variété de leurs répertoires de rôles). La combinaison des lieux entre eux dépasse cependant le cadre d'Euralille, strictement délimité.

Le refus de fréquenter le Parc est encore plus net chez Fethi et Simon : « Ça m'intéresse pas d'aller dans le parc, c'est des vieux (24-25 ans dira Simon), ils achètent des packs de bière, ça m'intéresse pas de voir des mecs se saoûler devant moi » (Fethi). Et si ce Parc de centre-ville est le lieu des « vieux » et des « ivrognes », dans le quartier qu'ils habitent « ceux de leur âge » « fument » trop pour être vraiment fréquentables. Ni « ivrognes » ni « lascars », ces deux jeunes qui misent sur l'intégration scolaire et professionnelle sont à la recherche d'une zone intermédiaire, inscription sociale qu'ils manifestent aussi dans leur inscription spatiale. Attentifs à ne pas « faire voyou » dans le centre commercial, plus tard assis à l'extrémité de la place François Mitterrand, ils ne se mêlent pas plus aux buveurs démonstratifs qu'aux fumeurs assidus, ne partagent ni les positions les plus exposées (le Parc) ni les plus reculées (les escaliers de la façade W.Brandt, le couloir d'accès à l'atrium), et retrouvent en centre-ville les distinctions avec lesquelles ils doivent composer dans leur quartier. De ce point de vue, il y a une continuité entre ce morceau de centre-ville et le quartier périphérique où ils habitent.

On hésite alors à qualifier de mobilité de désenclavement[41] ce mouvement qui amène les jeunes de la périphérie au centre : désenclavement tout relatif puisque se reformulent au centre les enjeux de classement avec lesquels ces jeunes doivent composer dans l'espace de la quotidienneté.

9.4. De la concentration à l'appropriation ?

Si ce sont ses caractéristiques de fréquentation par le groupe de pairs qui fondent (ou alimentent) l'attrait de la zone Euralille pour les jeunes des quartiers défavorisés, peut-on dire de ce site qu'il est le territoire de ces mêmes jeunes ? En d'autres termes, peut-on passer du constat de la concentration à l'hypothèse de l'appropriation, ou de l'identification de cet espace à cette population ?

Dans quelle mesure peut-on dire qu'Euralille est le territoire des jeunes des milieux populaires ? Par cette notion on peut entendre « des réserves et des enclos —géographiques ou situationnels— dont la fonction est privative »[42]. I. Joseph y insiste : l'accessibilité d'un espace à un acteur social désigne la capacité de cet espace à être pour tel acteur « un monde d'intelligence disponible »[43] et en retour la faculté pour cet acteur d'y jouer un rôle connu (« le territoire d'un acteur social ou d'un groupe d'acteurs, c'est, en-deçà de toute appropriation, une région de rôles accessibles », « l'espace des situations significatives, constitutives d'une culture indigène »).

On pourrait effectivement qualifier de « réserves », d'« enclos », les micro-lieux investis par les jeunes, décrits plus haut. On a vu en effet comment les jeunes référaient des espaces (place, parc, escaliers) à des populations. Pour autant il ne faudrait pas surestimer la force de cette topographie ou de la production et du partage par ces jeunes d'une représentation du site singulière et exclusive, ce qui supposerait à ce groupe social une autonomie et une cohésion d'acteur collectif. Rappelons que ces représentations (ces associations de lieux à des populations et à des ensembles de significations), sont d'abord indiquées par les pratiques d'espace et plus timidement mises en mots, faites d'ajustements successifs plutôt que guidées par une connaissance objectivée et préalable. Elles sont enfin

---

[41] Michel Kokoreff, "La dimension spatiale des modes de vie des jeunes", *Sociétés Contemporaines*, n°17, 1994

[42] Isaac Joseph, *Le Passant considérable…, op. cit.*, p23-24

[43] I. Joseph, *La ville sans qualités, op.cit.*

des adaptations au jeu des autres acteurs (craindrait-on de « faire voyou » si personne n'était là pour rappeler cette menace d'étiquetage ou de rôle à endosser ?).

Cette connaissance des lieux et des règles ou codes qui les gouvernent, cette fréquentation assidue suffisent-elles à faire d'Euralille un espace identitaire ? Pour I. Joseph il ne saurait y avoir de « territoire » sans « proclamation ». Ce pourrait bien être la fonction des «dédicaces » lancées «à Roubaix, à Tourcoing, à Lille-Sud (…) » et finalement « à tous les squatteurs d'Euralille » un soir de concerts rap et hip-hop sur la Place François Mitterrand, à l'occasion des Fêtes de Lille et de la Fête de la musique. Deux soirs de suite un podium y accueillit des groupes amateurs venus « des quartiers », jeunes musiciens adulés par leurs voisins, leurs copains, leurs pairs (et même leurs pairesses, moins nombreuses il est vrai). D'une soirée à l'autre le public varie légèrement (le second soir, la part de femmes est plus importante, et le public se fournit en adultes comme en enfants ; le premier soir, l'éventail des âges est plus resserré).

Rassemblés en groupe homogène, ces jeunes se livrent peut-être là (avec la complicité de la municipalité il n'est pas inopportun de le rappeler) à une « cérémonie de territorialisation (…), auto-proclamation qui pallie le manque de légitimité symbolique de la relation »[44]. Manque de légitimité symbolique dans la mesure où Euralille, en concentrant les signes de l'opulence de la ville-centre, concentre les signes de l'exclusion de la périphérie, dont ces jeunes se réclament dans leurs chansons et dans les « dédicaces » qui les encadrent. Les stratégies d'intervention des responsables du site indiquent par ailleurs combien cette relation des jeunes de milieux populaires au centre commercial Euralille ne se résume pas à une transaction de signes. Au travers de ces dédicaces, ces jeunes dressent une liste de leurs affiliations identitaires territorialisées, toujours négociées et construites : aux «quartiers » s'ajoutent certains pays du Maghreb, l'Afrique en son entier, sans oublier une pensée pour Loos (lieu de la Maison d'Arrêt) et « tous ceux qui sont en zonzon ».

Intervient finalement une dédicace adressée «à tous les squatteurs d'Euralille ». Cette formule permet, incidemment, d'homogénéiser le groupe, d'éviter les effets de concurrence entre quartiers : consensuelle, cette appellation échappe à "la logique de l'applaudimètre" qui régit la succession de citations d'aires géographiques resserrées, les quartiers, les cités. Mais surtout, elle ne semble pas avoir le même statut que les autres ; elle décrit une condition, vulnérable, *d'occupation* d'un espace auquel on ne s'identifie pas. Loin de l'enracinement, le vocabulaire employé donne à penser que si ces jeunes se retrouvent à Euralille, c'est comme par infraction, sans y être les bienvenus.

On retrouve cette référence à Euralille jusque dans les chansons : dans son premier album, le groupe Mental Kombat fait le récit de ses *"Lille et une Nuit"*. Référence régionale (*Direct du 59…Un vrai Ch'ti dégaine*), quand l'échelle se rétrécit, citer Lille et une cité suffit à planter le décor général des *tiéquars* du *carrefour de l'Europe* et de *toutes sortes de dopes* où les auteurs ont grandi. Dans trois des quatre couplets, Euralille apparaît, vertement décrit : critiques sur l'opération urbaine, les auteurs en dénoncent clairement les restrictions d'accès (*trop de CRS en faction sur les lieux de consommation comme à malhEURALILLE la moch'té déficit en millions… Putain on devrait y marquer "casse-toi si toi jeune et fauché"*). Haro sur la surveillance continue des corps de police, jusque dans le métro, la gare n'est pas citée nominativement, fondue dans un paysage répressif abhorré globalement. Et si massivement *les gars squattent Euralille, S'passent des coups de fil, histoire d'savoir si soir-ce y'a raja à Lille,* le lieu ne fait pas illusion : l'espoir que peut-être

[44] I. Joseph, *Le Passant considérable…, op. cit.*

la révolte partira de là, mais la certitude que l'identité commune ne s'y enracine pas. L'accent est mis sur l'histoire commune, sur la solidarité née de l'expérience partagée dans les lieux de vie, statut auquel Euralille ne peut prétendre : *C'est ça qui nous relie, c'est ça qui nous rallie, c'est pas comme Euralille, c'est ça qui nous unit, c'est ça qui fait qu'on aime c'te putain d'ville pourrie, c'est l'récit d'mes Lille et une nuits…* Euralille est dénié à la fois comme socle d'une identité commune et comme image de la métropole, vitrine d'une modernité triomphante.

Accusant réception du discours des promoteurs d'Euralille, les chansonniers associent le site à la modernité métropolitaine mais refusent ce qu'ils qualifient de supercherie : ce n'est pas là le visage de la métropole, et cette image est une image qui nie et exclut une large part de la population. Comme si les auteurs avaient besoin de montrer que la fréquentation du site n'est pas adhésion, allégeance. Le lieu paraît au contraire concentrer toutes les « exclusions » dont ces jeunes se déclarent la cible. Et pourtant… la référence à Euralille semble incontournable. De tout l'album, c'est le lieu le plus cité (trois occurrences), bien qu'il n'apparaisse que dans cette chanson –qui est la seule à faire référence à la situation lilloise dans ce qu'elle a de spécifique. Dans les autres chansons, les auteurs *en provenance de l'étoile du nord* emploient parfois des noms de lieux, qui font sens bien au-delà de la *constellation de l'extrême Nord* et ne sont employés qu'à titre d'exemple (en vertu de leur célébrité, comme lorsque Loos est citée pour parler à titre générique des maisons d'arrêt) ou d'appui (l'ancrage régional ou micro-local ne se veut qu'une exploration *des millions de quartier* et du *moule d'ZU périphérique* duquel les auteurs dénoncent les pièges) .

Il y a comme une tension difficile à résorber, entre un lieu qui unit une sous-population (si l'on maintient l'hypothèse faisant de la fréquentation d'Euralille l'attribut ou le signe d'une même condition juvénile), et une référence qu'on refuse comme base identitaire.

Remarquons enfin que l'appropriation du site Euralille par les jeunes des quartiers défavorisés, s'il faut parler en ces termes, est bien marginale. La «cérémonie d'auto-proclamation» que peut représenter le doublet de concerts de la fin juin 1999 se déroule en des circonstances particulièrement exceptionnelles. Le 20 juin, à l'heure où des jeunes se massent devant les podiums qui mettent en scène leurs semblables, le reste de la ville est regroupé pour de toutes autres célébrations : le défilé des géants représentant diverses villes du grand Nord cimente autour d'une autre centralité (de l'esplanade, proche de la caserne militaire, à la préfecture) une identité régionale sur une base ignorant les frontières nationales. La municipalité est l'organisatrice de ces deux évènements plus parallèles que simultanés. Entre la place de la République et la Place François Mitterrand, les rues sont désertes ; l'étanchéité est marquée spatialement (entre ces lieux distincts, un vide tampon) autant que socialement. Que penser de cette stratégie municipale ? Tout porte à croire que les autorités ne donnent aux jeunes l'occasion de mettre en scène leur appropriation du site qu'en hors-cadre, sorte de parenthèse dans le temps et le cours usuel des évènements (soirs fériés, centre commercial fermé, que l'activité de la gare Lille Europe ne peut à elle seule compenser, l'endroit est déserté par ses usagers habituels).

Pour conclure, qu'en est-il de cette présence juvénile et populaire à Euralille ? La thèse de l'envahissement du site, et surtout de son appropriation, par les jeunes « des quartiers » s'avère difficile à soutenir. Certes, ils sont nombreux à fréquenter le centre commercial, ses abords comme ses galeries ; certes, les pratiques des jeunes rencontrés présentent des aspects singuliers que l'on pourrait porter au crédit de l'appropriation du lieu. Mais il faut souligner que ces appropriations sont marginales, dans les deux sens du

terme.

Les lieux détournés, les proclamations opérées, sont autant de traits particuliers qui lient cette population à ce lieu sous une forme inédite, mais strictement encadrée : ce sont des marges physiques (les abords extérieurs à l'écart des flux), des marges temporelles (concerts de la fin juin 1999), des marges symboliques ("squatter Euralille"), qui sont recensées au plus fort de l'appropriation. Et l'on peut noter au passage qu'elles ajoutent au lieu plus qu'elles ne lui retirent : ces pratiques se déploient là ou quand d'autres catégories de public sont absentes ; ces jeunes en ce cas sont les seuls à trouver ce lieu, ou certains micro-lieux, dignes d'intérêt. En d'autres termes, ils lui transmettent une qualité.

Dans un second ordre d'idée, décrire ces usages particuliers (et notamment la recherche d'endroits tranquilles où "se poser") ne doit pas laisser supposer qu'ils épuisent la gamme des usages du lieu par les jeunes des milieux populaires. Pour les jeunes comme pour d'autres catégories de public, l'intérieur du centre commercial demeure le principal lieu du séjour, la déambulation sa pratique essentielle. Les données manquent à ce sujet, mais même elliptiques les observations donnent à penser que les pics de fréquentation du centre commercial par ce public particulier entretiennent avec le public "en général" des relations de relative synchronie ; l'attrait du lieu, de ce point de vue des rythmes, ne serait pas construit de façon différentielle par les jeunes des milieux populaires. Rappelons enfin que cette catégorie ne représente en rien un groupe homogène…

Au-delà de cette controverse, si les « jeunes à casquette » sont si centraux dans les discours tenus sur le lieu, c'est qu'ils permettent aux acteurs d'en instruire deux caractères controversés. On a vu, en effet, combien le discours sur la centralité d'Euralille passait par un discours sur la fréquentation du site par les jeunes habitant les quartiers périphériques. De la même manière, c'est la difficile définition du statut du centre commercial que la présence des jeunes de milieu populaire interroge : lieu de commerce ou de loisirs, domaine privé ou espace public ? Plaçant la ressource relationnelle au premier plan de l'intérêt du lieu, espace de promenade et d'ostentation avant d'être un lieu d'achat, ces jeunes, à leur corps défendant, font un usage paradigmatique du centre commercial comme espace public. Ce dernier, pourtant, a quelque difficulté à composer avec sa publicité : juridiquement défini comme domaine privé, le centre commercial s'expose comme un lieu de vie et de loisirs, ces caractères étant mis au service de la commercialité, pensée dans la continuité de ce charme "public".

En ce sens, les pratiques des jeunes des milieux populaires à Euralille se liraient moins comme la tentative renouvelée de faire de ce non-lieu programmatique (marqué par la suspension du temps, et celle des identités individuelles –le contrôle d'identité à l'entrée étant le corollaire de l'anonymat à l'intérieur) un lieu anthropologique (défini comme un lieu identitaire, relationnel et historique)[45], mais au travers d'une tension toujours renégociée entre espace public et espace privé.

[45] Voir M.Augé, *Non-lieux…, op. cit.*

Conclusion

Partis d'une question initiale sur les propriétés des quartiers de gares, nous en sommes arrivés à multiplier les angles d'attaques et les points de vue. Au terme de cette recherche, il convient de retisser des liens entre eux en évoquant les paradoxes, tensions et limites qui s'en dégagent.

Le premier paradoxe est la récurrence des enjeux et des débats, notamment autour de la question de l'emplacement puis du type de gare, de la construction d'une gare intérieure, puis de l'aménagement d'Euralille, qui contraste avec la faible mémoire historique des projets et des dispositifs. S'il résulte en partie du *turn over* des acteurs et de leur diversité, ce déficit de mémoire collective est tout de même surprenant. En effet, il ne réduit pas à l'intervention d'acteurs privés ou semi-privés

Mais il s'étend aussi aux institutions publiques dont on pourrait attendre qu'elles assurent la pérennité et la cohérence des projets. On peut d'ailleurs se demander si cette continuité n'est pas l'effet pervers de l'originalité du montage qui a permis la rencontre, à la lisière du secteur public et d'une logique entrepreneuriale, de catégories d'acteurs présentés comme historiquement inconciliables. Ce point nous renseigne sur les difficultés à conduire un projet urbain en l'absence de toute mémoire, mais aussi, de dimension prospective autre que celle visant à actualiser les programmes initiaux.

Un autre paradoxe concerne le positionnement de la métropole lilloise dans l'espace européen. On essayé de le montrer, la complexité qui est à l'oeuvre dans la construction du "nouveau quartier" d'Euralille tient peut être moins dans la multiplicité des éléments insérés que dans celles des échelles avec lesquelles le projet doit composer. Or la confusion des échelles est constante et participe à la construction d'un véritable mythe : l'accès de la ville au rang de capitale européenne, recouvrant un passé industriel douloureux par un avenir tertiaire prometteur. On attendait des entreprises d'envergure internationale consacre l'accès de la ville à la dimension métropolitaine ; se furent des entreprises locales qui s'installèrent. Dans ce sens, l'effet T.G.V., qualifié de "magie sociale", facilite davantage la délocalisation des entreprises que les implantations prestigieuses. Autre traduction possible de ce paradoxe : l'éloge de la modernité d'Euralille visait à en faire un îlot, un "coup de poing dans la ville" prenant place dans un territoire discontinu ; or il apparaît comme le vecteur de la prospérité retrouvée, qui suppose une continuité urbaine que précisément le projet réfutait comme dépassée. Ce projet peut se lire comme un enjeu de positionnement de la ville au sein de l'agglomération et à l'échelle européenne. Pourtant le danger serait de réussir le centre des gares, mais de rater la ville, à travers notamment une autonomisation du dispositif commercial et du centre d'affaires.

Du point de vue des logiques urbaines, ce qui ressort de notre enquête, c'est une appréhension de la ville en termes d'axes empruntés par des flux. Notons qu'il y a une représentation largement partagée par l'ensemble des acteurs (décideurs, élus, exploitants, commerçants habitants sur place...) qui a pour corrélât l'accent mis sur les problèmes de sécurité et d'insécurité dans une conception typiquement hygiéniste. Le paradoxe est de définir le site comme une concentration de flux et d'inciter à la fluidité des usagers tout en mettant en oeuvre une méthodologie d'action qui est largement inspirée de la politique de la ville, fondée sur la territorialisation. La gestion des espaces traduit à sa manière cette

ambiguïté : comment à la fois éviter les condensations, symbolisées par les « bandes de jeunes » des quartiers périphériques, et améliorer les qualités d'accueil des espaces ? Sans doute faut-il y voir l'empreinte de la géographie des territoires disqualifiés dont la menace est réactualisée par l'offre de transport et l'attractivité renouvelée du centre-ville. Mais plus largement, le triangle des gares participe à un processus de décomposition/recomposition des rapports entre les lieux de la centralité et les espaces périphériques, la dynamique urbaine trouvant dans cet écart un de ses catalyseurs.

Cette recherche visait à interroger les contours et représentations du "quartier" au-delà des zones de proximité de la gare. Or, du côté de ceux que nous avons appelé les décideurs, les représentations du "quartier" sont pour le moins hétérogènes ; il apparaît dans sa réalité sociologique, au-delà des banalité de base, comme un impensé, une tache aveugle. Du côté des commerçants et habitants, la séparation entre la gare et le quartier d'habitation est caractéristique ; « lieu de pauvreté », « zone de populations à risques », « quartier coupe gorge », sont les qualificatifs le plus souvent employés pour désigner la première ; alors que le second est décrit comme un « village dans la ville », où prévalent des relations de proximité impropres aux centres-villes et où les flux ne pénètrent pas. Par définition ambivalentes, les représentations mises à jour renvoient aux métamorphoses d'un territoire urbain, passé du charme désuet d'un quartier populaire au chantier permanent, avant qu'une gestion rationnelle de l'espace ne lui ôte ses qualités. Cela étant, bien que traduisant des distinctions territoriales extrêmement fines, ces représentations sont à considérer comme une construit social. D'ailleurs, quitte à forcer le trait, elles sont congruentes avec une forme de marketing urbain : re-créer un petit village au coeur de la ville pour mieux attirer les flux et redynamiser les commerces qui demeurent, sans pour autant se dissoudre dans l'hyper-centre, telle est la stratégie poursuivie par les acteurs.

On retrouve d'une certaine manière ce clivage au sein même des pratiques de l'espace que nous avons observé. Ainsi, le déni de présence peut se comprendre en ce que la gare et ses alentours font figure d'indicateur de position ; ils sont la traduction d'une trajectoire de déclassement. De même, si ces territoires constituent des lieux traditionnels de déviance, ce sont les pratiques les plus vulnérables que l'on y retrouve, comme la constitution d'un marché illicite de la "défonce à bas prix" (héroïne de mauvaise qualité, produits de substitution, arnaques, etc.) en atteste. A l'inverse, les observations réalisées à propos de la prostitution de quartier soulignent une forte intégration urbaine, par contraste avec l'anomie qui semble régner dans les territoires prostitutionnels plus mouvants dans la ville. Reste que le stigmate demeure.

Mais ces pratiques attestent aussi de la spécificité de l'espace-gare comme espace de visibilité. Cette propriété conduit à relever les compétences tant ordinaires que professionnelles qui sont déployées pour cadrer et sélectionner ce qui se joue dans un monde régi par l'observabilité et le maintien des apparences. La gare, dont l'histoire peut se lire comme une lente incorporation par la ville, est un lieu de foisonnement. Le développement des activités commerciales et les aménagements récents en témoignent : elle n'est pas seulement une plate forme multi-modale de transports collectifs, mais l'espace du transitoire qui s'insère dans le cours des cheminements ordinaires. Les logiques d'usages du lieu se traduisant par la variété des espaces accessibles, les ressources (retrait, exposition, relais) qui en fondent l'attrait, entre lieu d'anonymat et lieu d'interconnaissance, tantôt se superposent tantôt se concurrencent, définissent l'urbanité paradoxale de la gare.

On voit donc se constituer un certain nombre de tensions. Tensions entre la symbolique de la métropole et l'imaginaire de la gare, la ville-radieuse et sa part d'ombre, l'accessibilité urbaine et la sécurisation des lieux, une logique des flux et une logique de

territoires, la commercialité et l'hospititalité, le territoire des gares et les autres territoires de l'agglomération. Tensions aussi entre les acteurs chargés de la gestion du site dont les modalités de coopération, si on excepte le domaine de la sécurité, sont pour le moins fluctuantes et tributaires de logiques sectorielles qui restent dominantes. Tensions aussi manifestes à propos des pratiques des jeunes des quartiers périphériques qui trouvent dans le périmètre d'Euralille et ses alentours un lieu qui unit et une référence refusée comme support identitaire. Sans doute ces tensions ne sont pas statiques. Ainsi, les aménagements de la gare cherchent à s'inscrire dans la dynamique des usages des espaces publics. De même, la présence des jeunes à Euralille est inversée en signe positif qui participe de la réhabilitation du lieu. Et l'observation montre bien les limites d'une appropriation des lieux, l'espace accessible se reduisant à des micro-lieux.

L'analyse des pratiques des jeunes ne fait pas pour autant l'économie de celle des habitants. A cet égard - et ce n'est pas une surprise -, les habitants semblent les grands absents tant des discours que des projets. Tout se passe comme si on ne savait pas les saisir, les consulter, les concerter. C'est en tout cas ce qui ressort de l'incompréhension manifestée à l'égard des pouvoirs publics et de la municipalité, et de leur attente d'être pris en compte comme des acteurs à part entière.

Cela étant, on bute là sur une des limites de cette enquête. Nous cherchions à réintroduire le point de vue des usagers - à notre goût trop souvent oublié ou considéré a priori par les recherches urbaines. Or saisir les usages ordinaires constitue une difficulté réelle. Comment penser l'usage autrement que sous la forme d'une masse individualisée à des fins circulatoires ou commerciales ? De fait, l'usager est trop rapidement réduit à la figure singulière du flux. A l'inverse, penser les pratiques urbaines à travers le prisme domination/appropriation, jadis proposé par Henri Lefèbvre, peut sembler réducteur, comme on a essayé de le montrer à travers la fragmentation des lieux et la constitution de niches, par les plus jeunes notamment. Par ailleurs, il y a un manque crucial de données sur les caractéristiques de la fréquentation des gares et des centres commerciaux. Savoir qui sont ces gens et quels sont les motifs de leur déplacement permettrait peut être de mieux poser la question de ce qu'est la gare ou le quartier de gares pour eux, c'est-à-dire de ce qui fait sens pour eux. C'est aussi dans ce sens que l'on peut comprendre les précautions adoptées vis-à-vis des catégories d'usagers et la tentative d'aborder les pratiques sous les traits de l'ajustement sans oublier pour autant l'épaiseur du tissu social.

Une autre difficulté porte sur les conditions d'enquête et les points d'achoppement des deux gros morceaux de cette enquête, à savoir les entretiens sur les acteurs et l'observation sur le terrain. C'est moins par rituel méthodologique qu'afin d'explorer des chemins de traverse que nous y sommes revenus. L'originalité de ce travail est peut être d'avoir essayé de penser ensemble ces deux blocs. La question de fond n'en demeure pas moins celle des conditions de fabrication de la ville.

En dépit de ces limites, on mesure sans doute mieux la complexité du site, les ressources qu'il présente et les pratiques qui lui donnent sens, mais aussi quels sont les enjeux de ce territoire urbain singulier dans les dynamiques de la métropole dont il constitue un observatoire privilégié. Qu'il s'agisse tant des systèmes d'actions concrets d'ordre local, des représentations partagées ou concurrentes et des cadres qu'elles impliquent que de la répartition des espaces, lieux et milieux et des pratiques sociales qui leur donnent sens, c'est sans doute à cette échelle que des recherches futures devraient s'engager.

L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DU QUARTIER 11

La comparaison des données résultant des Recensements de la Population effectués par l'INSEE en 1982 et 1990, concernant les habitants des alentours des gares, apporte peu d'éléments sur l'évolution de la population du quartier, alors que les données du Recensement de 1999 ne sont pas encore disponibles.

Les principales difficultés concernant l'exploitation des données proviennent :

- De l'échelle du quartier, le "quartier 11", qui, au niveau du recensement, est beaucoup plus large que "le quartier de la gare" proprement dit, puisqu'il s'étend jusque Mons-en-Baroeul et Marcq-en-Baroeul, et rassemble plus de 17.000 habitants (en 1990).

- De la différence de découpage des îlots entre les différents recensements (les résidents de l'îlot d'Euralille vont apparaître pour la 1ère fois lors de la publication des résultats du Recensement 1999).

- De méthodes de catégorisation différentes, que les blancs du tableau ci-dessous mettent en évidence, notamment dans le regroupement par Catégories socioprofessionnelles.

- De recueil d'informations insuffisamment fines, lié à la petite échelle considérée.

On peut noter cependant, entre 1982 et 1990 une légère baisse du taux de commerçants et d'artisans, à comparer avec une hausse du taux de chefs d'entreprise, de professions libérales, de cadres et de professions intellectuelles et artistiques, ainsi que de professions intermédiaires, dans ce quartier. La prépondérance des femmes est marquée (18,4 % contre 16,4 % chez les moins de 35 ans), moins nette chez les 35-54 ans (10,2 % contre 9,7 %), mais plus visible chez les plus de 55 ans (15,5 % contre 10,4 %).

LA RESTRUCTURATION DE LA SAEM EURALILLE

Fin 1996, les services financiers de la Communauté urbaine de Lille envisageait pour 2005 (terme initial de la concession à la SAEM) un déficit de 25 millions de francs ; en 1998, l'estimation (à la même échéance) passe à 111 millions de francs (source : *Le Monde*, 6 octobre 1999). Pour faire face aux difficultés budgétaires, la société d'aménagement, à travers deux restructurations financières majeures, fait appel à la Communauté urbaine : *Le Moniteur des Travaux publics et du bâtiment* en fait le récit.

« La restructuration, une opération vérité.

Lancée en 1990, soit trois ans avant le début de la plus sévère crise immobilière qu'ait connu l'Hexagone depuis l'après-guerre, l'opération Euralille a enregistré à partir de 1995 des déficits qui ont nécessité un premier toilettage du bilan en 1996, puis une seconde restructuration financière actée par le concédant, la communauté urbaine de Lille-Métropole, en décembre 1998.

Les décisions de 1996 visaient notamment à améliorer ponctuellement la trésorerie de la SAEM Euralille. En particulier, Lille-Métropole s'engageait à un « portage financier » à hauteur de 90 millions de francs, le dispositif prévoyant que la SAEM Euralille rachèterait à Lille-Métropole les terrains « portés » au fur et à mesure de leur commercialisation.

Par ailleurs, un avenant modifiait la répartition de la prise en charge des risques à l'issue (2005) de la concession, Lille-Métropole acceptant d'assumer 50 % du résultat final. En effet, à l'origine le risque final de l'opération était à la charge unique du concessionnaire, situation tout à fait exceptionnelle dans les opérations d'aménagement en France.

La restructuration juridico-financière de décembre 1998 va plus loin. Il faut prendre en compte la persistance de la crise : les volumes de commercialisation prévus en 1996 (57 800 m2 pour 1996, 1997 et 1998) n'ont pu être tenus ; 22 000 m^2 seulement ont été vendus. Qui plus est, le niveau des charges foncières a baissé en France comme sur le marché lillois et se trouve en décalage avec les prix affichés par Euralille qui doivent être plus réalistes… pour relancer l'opération. Plusieurs mesures sont prises qui consolident durablement Euralille. D'une part, Lille-Métropole accepte la mise en œuvre d'un portage foncier glissant, ce qui allège, sur la durée de la concession, les besoins de trésorerie d'Euralille. D'autre part, l'établissement communautaire s'engage à avancer effectivement des fonds à Euralille (35 millions de francs pour 1999), ce qui n'avait pas été mis en œuvre jusqu'alors. Par ailleurs, par un nouvel avenant au traité de concession, l'opération revient sous un régime plus classique quant à la garantie de bonne fin de l'opération (déficit estimé à 111 millions de francs), qui ne sera assumé par la SAEM qu'à hauteur de 50 millions de francs au maximum. Enfin et surtout, un coût « extraordinaire » est sorti de l'opération : il s'agit des 175 millions de francs à payer à la SNCF pour le surcoût engendré par le passage du TGV dans Lille.

Désormais, sur ces bases assainies, les perspectives d'évolution de l'opération sont satisfaisantes, d'autant qu'Euralille a réussi jusqu'à présent à maintenir un niveau de charge foncière (de l'ordre de 1 200 F/m2) conforme à ses objectifs. Et que les élus de Lille-Métropole sont désormais acquis à l'idée que la concession sera prolongée jusqu'en 2010. Ils ont aussi compris que, contrairement aux hypothèses de départ basées sur l'idée que « le privé allait tout financer », les collectivités locales devraient supporter une partie des investissements réalisés sur le site et qu'on ne se dote pas « gratuitement » d'un nouveau quartier directionnel de centre-ville qui va, il est vrai, apporter à la ville et à l'intercommunalité, outre une notoriété et un rayonnement européen, des retombées fiscales non négligeables à terme.

Quelques chiffres. D'après le bilan établi en décembre 1998, la SAEM aura réalisé, d'ici à 2005, 1 415 millions de francs d'investissement pour l'aménagement de la ZAC. Au total, les investissements réaliséspar les diférents acteurs-intervenants sur Euralille dépasseront les 8 milliards de francs. »

Le Moniteur des Travaux publics et du bâtiment (n°4988, 2 juillet 1999)

PORTRAITS DE JEUNES « SQUATTEURS D'EURALILLE »

Fethi et Simon : *« C'est partout pareil »*

Fethi vit à Hem, une commune populaire de l'agglomération lilloise où le taux de chômage est élevé. Natif d'Algérie, son père est décédé il y a quelques années. La mère de Fethi est assistante maternelle, c'est-à-dire qu'elle garde de jeunes enfants à son domicile : cette activité est peu rémunératrice (en moyenne dans le Nord Pas-de-Calais, une assistante maternelle gagne deux mille francs mensuels). Fethi a 19 ans, compte sur l'école : inscrit en BTS de comptabilité, il entre en deuxième année et prévoit de poursuivre ses études. Et s'il hésite encore à déchiffrer les sigles intitulés des filières qui s'offrent à lui, ce qu'il sait c'est que « même avec Bac + 2 on ne trouve pas forcément de boulot, alors… »

Simon a 19 ans lui aussi, et vit à Hem depuis six ans. Sa mère est « au foyer », son père est au chômage, depuis huit ans maintenant, après avoir sillonné Roubaix, Wattrelos et les comunes avoisinantes au volant d'une camionnette, vendant glaces et bonbons selon la saison. Simon est au lycée, suit la filière du bac-pro de vente.

Ils ne viennent « pas souvent » à Euralille, mais presque tous les samedis. La semaine (le mercredi en temps scolaire ?), le lieu de sortie c'est V2 (Villeneuve 2), le centre commercial construit dans la même poussée urbanistique que l'Hôtel de Ville de Villeneuve d'Ascq, qui lui fait face. Une station de métro le dessert, c'est un nœud par lequel transitent les bus urbains et suburbains, sans parler du trafic automobile. « C'est partout pareil », mais l'attraction d'Euralille est indéniable, Fethi et Simon s'y rendent le samedi, au prix d'un trajet plus long et plus compliqué (il leur faut prendre un bus puis parcourir presque toute la ligne de tram pour rejoindre Euralille, pour aller à V2 depuis Hem un bus suffit, à vue de nez le temps de transport varie du simple au double).

Pourquoi cette attraction ? Difficile à dire, et à répondre de but en blanc : « pour changer », « ça bouge plus ». Surtout, « C'est Lille, c'est plus connu », dit Simon, qui enchaîne : à Euralille, « c'est la rencontre (Roubaix, Tourcoing, etc.) ».

V2 et Euralille à part, les sorties de Fethi sont plutôt rares : « quand je peux je vais à l'UGC, mais c'est rare, ou alors au Kinépolis, à Lomme », « les boîtes, ça m'intéresse pas ». Et quand Fethi est de sortie à Euralille, le périmètre est nettement délimité. Au sein du site Euralille, l'espace accessible est strictement restreint à certains micro-lieux ; et ces lieux finissent par être les seuls endroits du centre-ville fréquenté assidûment par les deux amis : la gare n'est que traversée pour les besoins de la locomotion, les déambulations dans les rues piétonnes sont plus exceptionnelles.

Fethi touche une bourse pour faire ses études, il l'a peu entamée au cours de l'année, il escompte partir avec en vacances, durant l'été, louer une maison au Cap d'Agde avec sept copains. Des copains qui ne soient pas trop des « voyous »; à Hem, dans le quartier, il faut les recruter parmi les plus jeunes : les plus vieux, « on peut parler avec, mais pas traîner avec », « moi je traîne souvent avec des plus (jeunes), ceux de notre âge ils fument toute la journée (« toutes les minutes » renchérit Simon), fumer de temps en temps je dis pas mais eux, vraiment, … » (Fethi).

De la même manière que « dans le quartier » Fethi ne veut pas « traîner » avec des jeunes dont la consomation cannabique suffit à les décrire, assidue comme elle est, lorsqu'il est à Euralille Fethi ne veut pas fréquenter le Parc Matisse, associé aux plus âgés et à la consommation d'alcool. « Ça m'intéresse pas d'aller dans le parc, c'est des vieux (24-25 ans dira Simon), ils achètent des packs de bière, ça m'intéresse pas de voir des mecs se saoûler devant moi »

(Fethi). L'inscription dans l'espace social n'est pas indifférente à l'occupation de l'espace physique ; aller dans le parc ce serait en quelque sorte être contaminé par les autres usagers, être associé aux déviances des « vieux » dont l'alcool n'est sans doute que le signe. Ainsi, du quartier à Euralille, des plus jeunes aux plus vieux, des fumeurs aux buveurs, Fethi, pour "trouver une place", mobilise trois types de catégories (catégorie d'âge, type de psychotropes, catégorie territoriale), au croisement desquelles il cherche une zone intermédiaire…

Fethi et Simon apportent le même soin à choisir des espaces où s'installer qu'à moduler leurs déambulations. L'inscription dans l'espace, qu'elle soit mobile ou stationnaire, présente les mêmes enjeux, mobilise des connaissances de même nature : une intelligence des lieux, de leurs occupants. A Euralille on n'y va pas à plus de 4-5, « ça fait voyou » (Simon), ils laissent pas rentrer dans les magasins. Les parcours sont réglés. On regarde les magasins, on achète à manger et puis voilà.

Fethi et Simon s'entendent bien, et s'ils se rendent souvent ensemble à Euralille, ils "sortent" aussi séparément, chacun de leur côté, seuls, parfois. Euralille, ce serait d'abord une ressource en termes purement spatiaux, dont la jouissance serait gratuite. Mais l'inégale répartition d'une ressource « gratuite » indique bien que la consommation du lieu n'est pas gratuite, puisque « y être » est un enjeu que Fethi et Simon paient d'un temps de transport conséquent, et puisque l'accessibilité du site semble inégalement distribuée selon les sexes. En tous cas, la sœur de Fethi, âgée de 17 ans, ne sort pas seule, et ne semble pas jouir du même droit d'occupation de l'espace, pour soi et avec les amies, que son frère adolescent ; tentant de décrire les pratiques de sa sœur, celui-ci glisse insensiblement du singulier au pluriel, adjoignant à la cadette de la famille la mère et une sœur plus âgée il peut enfin affirmer qu' « elles vont partout, à Lille », et même à Euralille. Leur liberté de mouvement semble acquise dès lors qu'elle demeure familiale, et collective.

César, Isaac et les cousins : *« Voir du monde »*

César habite « Paname », ou plutôt Choisy-le-Grand, seul. Ce qu'il fait ? « Si je te le dis, tu vas pas me croire » : il est patron d'une petite entreprise de transports (des livreurs, deux employés). L'âge qu'il a ? 22 ans, 20 ans dit-il un peu plus tard. César est venu de Côte d'Ivoire (un village dans la région d'Abidjan) il y a dix ans, rejoindre son père en France. Sa mère est restée en Côte d'Ivoire, lui-même n'y a pas remis les pieds depuis son départ. Le reste de la famille se perd dans le brouillard, ce qui n'empêche les liens d'être mobilisables, les cousins nombreux, comme Isaac avec qui il fait du rap, et les tantes serviables. Il est en ce moment dans l'appartement d'une de ses tantes, à Roubaix, reprenant les termes de ma question il s'y dit davantage « à l'écart » qu'en « vacances ». Pour les vacances, il espère partir dans le Sud, entre-temps il navigue entre Paname et Roubaix, entre Euralille et Châtelet. **Isaac**, lui aussi né en Côte d'Ivoire, a 19 ans. Il est étudiant en DEUG d'Anglais, et habite chez ses parents, à Roubaix.

Complices, César et Isaac partagent les codes et les soirées, ont les mêmes sorties, dans des boîtes de « re-nois » le plus souvent, se plaisent à avoir un nombre impressionnant de cousins communs, rappent certaines de leurs phrases et sont fiers de la vigueur de leur réseau d'amis : « mafia K'1-fri ». C'est l'été, la journée, Euralille est un de leurs points de chute réguliers (deux fois par semaine environ). Souvent ils « bougent » ensemble, le rendez-vous, sinon, est donné « devant Euralille » (le parvis du centre commercial). Mais le centre commercial peut aussi être visité à tout hasard, en l'absence de tout rendez-vous formel faire dans un creux du temps un saut pour « voir s'il y a du monde », comme le dit César à propos des Halles parisiennes (Châtelet) et d'Euralille, comme s'il livrait là une propriété générale du centre commercial de centre-ville. « Du monde », il y en a souvent, à Euralille : les déambulations des cousins sont rythmées par des saluts, des retrouvailles, quelques mots échangés avec un groupe de copains qui passent, que l'on croise plusieurs fois. Mais les rassemblements ne se forment jamais bien longtemps, les petits groupes sont vite retrouvés, les copains réajustés par deux, trois ou quatre. La dispersion semble organiser les déambulations, les courses même.

La discrétion est de mise quand une discussion a lieu entre un des cousins et une fille ; les copains se tiennent à quelques pas, s'abstiennent dans un premier temps au moins de toute intervention, marquent le foyer de leur attention. Un attroupement peut alors se former, pour un temps bref une arène est constituée, dans laquelle sans doute les points se marquent aussi entre copains. Le jeu de la drague, « le jeu vicieux » dont parle César, implique très vite le groupe tout entier, les copains avec qui on passera la soirée, entre qui les filles vont être échangées, aux dires de ces derniers. Les virées à Euralille peuvent prendre l'allure d'expéditions militaires, avec des stratégies arrêtées, et l'étude des conditions du terrain (rue de Béthune, c'est moins bien pour draguer, la visibilité y est trop grande, les officiants y sont comme à découvert). « Si on te regarde, si on te fait un sourire, tu vas droit dessus, tu t'arrêtes pas », expose Isaac ; César se définit comme un « player », et réserve son jeu de « lover » à une seule, qu'il appelle « sa femme ». Le scénario est pré-réglé : rencontrer une fille, prendre rendez-vous pour le soir, et, surtout, lui demander de « ramener des copines ». Euralille fait alors office de réservoir, de vivier dans lequel les garçons s'aventurent avec leur puisard, de même que pour convaincre César de le suivre à une soirée de culte (célébrant le christianisme célèste), **Antoine**, un cousin parisien plus âgé, après avoir minoré l'aspect religieux (« on chante, c'est pas vraiment des prières »), après avoir fait vibrer une corde supposée sensible (« c'est comme au bled »), utilise l'argument de choc et se sent en dernier recours « obligé de lui dire que c'est la teuf, que y'a d'la meuf ».

Il est possible au demeurant que l'enjeu de la drague serve d'alibi, d'argument recevable pour expliquer sa présence, la justifier à moindre frais, et de se déclarer un usage inventif du centre commercial, non-conforme aux usages supposés d'une galerie de magasins. D'autant que dans leurs récits, les garçons se réservent le beau rôle, stratèges maîtres des règles du jeu et initiateurs des rencontres. Aux filles sont dévolus les rôles passifs, d'ailleurs à Euralille « nous, on se promène, et les filles elles achètent » (César). Nonobstant leurs menues mais systématiques courses alimentaires, les cousins mettent en avant un usage du centre dédaigneux de ses fonctions commerciales, privilégiant dans leur discours la promenade, les occasions de drague que le lieu offrirait.

L'emploi du temps passé à Euralille suit un script régulier, distinguant les lieux et les activités. Petit tour dans le centre commercial, menues courses dans le supermarché, que les complices iront consommer dehors, sur les pelouses du parc Matisse. Parfois aussi les garçons s'installent dans le fast-food, mais là, pas question de draguer : « quand on mange, on mange », dit Isaac avec un zeste de gravité. A la découpe de l'espace correspond aussi une nette séparation des activités.

Mourad et ses potes : *« C'est un quartier, ça ? »*

Ils ont à peine vingt ans, habitent le quartier de La Briquetterie, à Lille Sud. Ce samedi-là, je les rejoins sur les escaliers grillagés qui longent la façade du centre commercial, face à l'aile postale de la gare Lille-Flandres, en surplomb de la rue Willy Brandt. Sceptiques, ils doutent qu'une enquête soit en cours (« Où est ton calepin ? »), doutent plus encore de son énoncé. Parler du « quartier » semble déplacé : « C'est un quartier, ça ? Y'a des gens qui habitent là ? » s'exclame Johnny en désignant le bâtiment qui abrite le centre commercial, auquel il semble réduit. Le lieu semble un décor, un lieu de sortie, pas un lieu de vie dont on puisse se réclamer.

Ils viennent souvent, le samedi, partent en métro et se rejoignent sur place. Le fast-food semble le lieu des retrouvailles, sur le coup de quatre heures, l'heure du goûter ; ils mangent un peu, puis vont sur les escaliers (« C'est notre domaine »), entre deux tours « à Euralille, là où il y a les magasins ». C'est la sortie de l'après-midi ; habituellement, en début de soirée, Mourad rentre chez lui. La distinction est nette entre ces galeries commerciales, avec ses vitrines à regarder, avec les achats possibles ou reportés, et ces escaliers où l'on peut « être tranquille » pour fumer un pétard, et « kiffer » le paysage des voies ferrées…

Ils vont à Euralille « pour changer », quand d'autres sorties ne sont pas possibles, faute de moyens de locomotion : « comme on n'a pas de voiture pour aller à Anvers, on vient ici », explique Johnny. Pourtant, ça ne change pas tant que ça : « on voit toujours les mêmes têtes,

les mêmes types, les mêmes filles, et puis, il y a les grands aussi, les grands du quartier », maugrée Mourad. Mourad vient de passer six mois en prison, cherche une petite amie, mais dans ces conditions, peine à Euralille à jouer le jeu de la drague avec succès : le public accessible est le même que dans le quartier. Pour ses copains, il est dans ce jeu prioritaire : Johnny voudrait qu'on prenne rendez-vous, et, surtout, que je « ramène des copines », mais met toute son énergie à me convaincre « d'aller parler » avec Mourad, esseulé.

Mourad connaît bien le quartier, il y a ses repères ; la gare Lille-Flandres joue comme un repère négatif : « La gare, c'est pas mon style, y'a des personnes âgées », qui semblent plus lointains encore que « les grands du quartier ». Il y a aussi un repaire, discret, un cube de béton de deux mètres sur trois qui dessert un niveau du parking, en sous-sol ; à la différence des galeries commerciales, dont l'usage est mixte, et des escaliers grillagés, dont l'usage est collectif, c'est un lieu pour être « seul, tranquille, peinard », dont l'usage est spécifié : « Quand je suis en colère, je viens ici », sans crainte d'être dérangé.

MENTAL KOMBAT, *LILLE ET UNE NUITS*

Lord Bitum Direct du 59 pour l'1999, neuf, comme un sous neuf, mais ne fait pas kiffer ces putains de groupes de rap qui bluffent, YO WA, v'la ma bio, one love pour tous les rouilles d'la Lionderie avec qui j'ai grandi, joué au malappris mais pas mal appris, toutes ces nuits dans le champ à s'réchauffer le sang autour du feu quand, il caillait, qu'on s'faisait chier, dans nos yeux brillaient, la flamme du mobilier complet du B.I.J, qu'les aînés fauchés, chaufffés, foncedés, s'amusaient à faire cramer moi j'pige pourquoi ils faisaient ça, attends ces putains d'structures municipales ne nous servaient pas si ce n'est qu'à contribuer chaque jour à nous rendre le cœur un peu plus froid, même dans la miséria on fait la fiesta demande aux gars d'la rapu B.L.I.K., on croit en nous et nos mifas, soudées malgré l'manque de fifas.

Un vrai Ch'ti dégaine, foncedés à la haine et teushi, ouais, n'oublie pas qu'ici, à moins d'une heure y'a des coffees, et d'qui, l'cœur est blindé d'chaleur ?

(LES GENS DU NORD) du à la grisaille le décor, j'suis d'accord amigo à Leuli l'public est chaud, 59 est paré !!! Car c'est là d'où l'on est où l'on est né…

Voici le récit de nos milles et une nuits, conte de nos nuits, conte de nos vies, voici le récit de nos Lille et une nuits, la vie qui s'poursuit,yo, la ville qui nous suit, yo.

Kheper Si not'plume tranche, c'est qu'ici on trouve trop d'débiles, et qu'trop s'débinent, et sifflent trop d'bibine**,** passent journées et soirées dans les p'tits bistrots qui pullulent, m'empêchent d'fumer pas d'boire dur de bouffer la pillule.

Ici tu sais on a d'la bonne sensi, carrefour de l'Europe et, tu sais qu'ça veut dire aussi, qu'y a toutes sortes de dopes et, les toxs traînent, sont pas sous Tranxène, sous transe feignent d'êt'fondu dans l'décor, leurs cœurs saignent, et pourtant, et malgré l'temps et tout ce temps, y'a du pour dans l'fait d'être ici tout l'temps, ne seraient-ce que les moments de bon temps, passés étant enfants, bon vent souvent, on s'en souviendra longtemps, ceux avec qui on a grandi, ceux avec qui on vit notre vie encore aujourd'hui, même nous loin de tout ça et vous loin d'ici. Les prises de tête on s'en souviendra aussi, la vie c'est ainsi. C'est ça qui nous relie, c'est ça qui nous rallie, c'est pas comme Euralille, c'est ça qui nous unit, c'est ça qui fait qu'on aime c'te putain d'ville pourrie, c'est l'récit d'mes Lille et une nuits…

Voici le récit de nos milles et une nuits, conte de nos nuits, conte de nos vies, voici le récit de nos Lille et une nuits, la vie qui s'poursuit, yo, la ville qui nous suit, yo.

Kamea J'viens de là, ville de Lille où les gens sont dingues là, les

keufs nous guettent là, ceux qui kiffent, chenef, on les épingle là, GI s'abondaient, les vigie-pirates partout toujours c'est pas fondé. Baltringue là, les "leurs" sont là pour contrôler et t'es gaulé, à l'heure, alors pas rigoler, faut tout voler, pas s'étonner qu'un jour passif tonique fasse tout péter, à force de payer, d'trimer, de s'faire arrêter.

Et ouais c'est dans c'décor que j'ai grandi, voilà pourquoi le mic que je brandis, et yo j'suis un MC de Lille pas du bled de candy, Et qu'est-ce t'en dis d'ma vie. Entre pigeons, vautours, vantards et faux-bandits ?

Ici y'a trop d'contrôle de papiers, on peut même plus bouger, les gars squattent Euralille, S'passent des coups de fil, histoire d'savoir si soir-ce y'a raja à Lille, y's passe quoi ?A part le fait qu'on nous fasse chier dans les mairies, avec les lois Debré, Pasqua, quand j'demande une fiche d'état civil, on m'rit, au nez, faut prouver qu'tes bien français, y'en a assez ! J'l'ai capté j'crois que ça va craquer si les gars du Nord ne sont pas respectés…

Voici le récit de nos milles et une nuits, conte de nos nuits, conte de nos vies, voici le récit de nos Lille et une nuits, la vie qui s'poursuit,yo, la ville qui nous suit, yo.

Axiom Azura Yo whadrri, ma vie s'est pas faite dans un cocon mais dans la rue la p** entre schlass, fusils à pep** lors des bastons, les élus m'en parle même pas des neuneus, dans cette ville d'bibineux, assistanat, bons d'CAF, rotte-ca, tétine, tu m'étonnes y'a tellement d'alcoolos, d'chômeurs qu'l'ANPE s'quive des listes, vise, trop d'toxs, d'rhouïs au BEP, RMIstes, à 1H30 d'la Hollande, le biz d'came, d'extas fais tomber les chicots, oh ! oh ! he ! pour hirh, les cervelles de moineau, Y'a tellement d'caméras dans les stations qu'y a d'quoi faire une parano, m'étonnerai même pas que c'métro soit bourré de micros. Et avec tous ces militaires sur-armés on s'croirait en état de guerre… Y'a rajah qui va pas, y'a quek'chose qu'on sait pas, trop d'contrôle au faciès et la BAC nous agresse, trop de CRS en faction sur les lieux de consommation, comme à malhEURALILLE la moch'té déficit en millions… Putain on devrait y marquer "casse-toi si toi jeune et fauché" comme à l'entrée d'plein d'te-boi et d'pubs rastons pour minet, ic y' a même des arb' qui votent FN ou Mégret… critiqueur ? ben ouais rhouïa vu qu'suis un vrai Lillois !

Voici le récit de nos milles et une nuits, conte de nos nuits, conte de nos vies, voici le récit de nos Lille et une nuits, la vie qui s'poursuit,yo, la ville qui nous suit, yo.

Mental Kombat, *Lille et une nuits*, album L'arrêt Public, K-Far Productions, 1999

Table analytique

Introduction 5

I. LA PRÉSENTATION DU SITE 11

1. Eléments historiques 12

1.1 Un emplacement géostratégique 13

1.1.1. L'expansion démographique 13
1.1.2. Une fonction militaire 13
1.1.3. Le développement de l'industrie et du commerce 15

1.2 Gare terminus ou gare de passage ? 16

1.2.1 Gare intra-muros ou extra-muros ? 16
1.2.2 Les positions des acteurs du débat 19
1.2.3 Les enjeux d'une gare de passage 21
1.2.4 Contre la gare de passage 22

1.3. Les enjeux de la réappropriation de la gare par la ville 23

1.3.1 La gare intérieure comme élément de centralité 24
1.3.2 Pour développer la commercialité autour de la gare 24

1.4 La transformation des figures de l'usager *(du flot au flux)* 25

2. Émergence du projet Euralille 29

2.1 Éléments de chronologie et d'anatomie 29

2.1.1 L'arrivée du TGV 29
2.1.2 A la lisière du secteur public 31
2.1.3 Le marketing urbain 33

2.2 Euralille ou le passeur d'échelles 35

2.2.1 L'effet TGV : la dimension internationale 36
2.2.2 Le rappel au centre 38
2.2.3 « Le nouveau Lille » 39

3. Composition écologique du site 48

3.1 Situation 48

3.2 Composition 51

II. LE DISCOURS DES ACTEURS 54

4. Système d'action et logiques d'acteurs 56

4.1 Le partenariat en matière de sécurité 56

4.1.1 La sécurité concertée 58
4.1.2 Discours communs, logiques sectorielles 60

4.2 La gradation public / privé 62

4.3 Et les habitants ? 65

5. Les représentations partagées par les acteurs 67
5.1. Le vecteur inversé ? 67
5.2. La conversion des échelles 71
5.2.1. A l'échelle internationale et euro-régionale 72
5.2.2. A l'échelle régionale 72
5.2.3. L'échelle de la métropole 73
5.3. Centre et périphérie : concurrence ou absorption ? 74
5.4 Y-a-t-il un « quartier de la gare », un « quartier Euralille » ? 75
5.4.1 L'ancrage dans la ville 75
5.4.2. Quartier de gare ou quartier du centre ? 77
5.4.3. Un quartier d'affaires 77
5.4.4. Un quartier sans âme, sans histoire 78
5.4.5. Le nouveau projet Euralille : la dissolution dans la ville. 79
5.4.6 Points noirs, points de fixation 79
5.5 De la coexistence à la désignation des publics 81
5.5.1 La disparité des publics 81
5.5.2 Typologies indigènes 82
5.5.3 Les catégories socialement problématiques 84
5.5.4 Sécurité, insécurité, précarité 89
6. Le quartier, tache aveugle d'Euralille ? 92
6.1 Ce qui fait quartier, ce qui fait gare 93
6.1.1 Le quartier chaud et paumé 93
6.1.2 L'animation ordinaire 101
6.1.3 Petite histoire du quartier 104
6.2 "Le centre mais pas tout à fait le centre" 107
6.2.1 Des limites mouvantes 108
6.2.2 Portes et points noirs 112
6.2.3 Pas tout à fait le centre 116
6.3 Identité de quartier et stratégies d'acteurs 119
6.3.1 « Tirer son épingle du jeu » 119
6.3.2 L'invention du temps 121
III. L'OBSERVATION DES PRATIQUES D'ESPACE 125
7. La gare, lieu maudit : lieu mal-famé, espace déclassé 129
7.1 Déprécier, se distinguer 129
7.2. Les pratiques déviantes les plus fragilisées 134
7.2.1 *Deal* 134
7.2.2 Prostitution 138
8. La gare et ses dépendances : des espaces à géométrie variable 143
8.1 Conditions du séjour et compétences de cadrage 143
8. 1.1 Particularité du séjour et outils de lecture 143
8.1.2 Co-présence et visibilité 149
8.1.3 Maintenir les apparences et régler la distance 153

8.2 Des espaces à géométrie variable 155
8.2.1 Scénographie de la gare Lille-Flandres 155
8.2.2 La gamme des poses 159
8.2.3 La gamme des lieux 161
9. Jeunes à Euralille : squatter les recoins d'une centralité 170
9.1 Euralille sans les jeunes ? 170
9.2 Dynamique du bain de foule 174
9.2.1 Attrait : figures de la centralité 174
9.2.2 Concentration, ostentation, saturation 175
9.3 Des représentations du lieu aux pratiques d'espace 179
9.3.1 Lire l'espace, y prendre place 179
9.3.2 Idéal de circulation, pratique de la discrétion 181
9.3.3 Dénicher, détourner : faire territoire aux marges du centre commercial 182
9.3.4 Découper : naissance d'une topographie 185
9.4. De la concentration à l'appropriation ? 186
Conclusion 190